
ズーム
ZOOM
JAPON
www.zoomjapon.info
gratuit numéro 100 - mai 2020
Inclus
Un poster des principaux matsuri
TÔKYÔ
Spécial n°100
Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

ÉDITO 10 x 10



Lorsque nous avons lancé le premier numéro de *Zoom Japon* en 2010, nous ne savions pas si nous serions en mesure de séduire un lectorat. Au terme de 10 années qui sont passées à une vitesse folle, et alors que nous bouclons ce n°100, nous nous félicitons d'avoir réussi à créer ce rendez-vous mensuel avec vous. Depuis 10 ans, notre ambition est d'apporter, numéro après numéro, de nouvelles connaissances mais aussi une réflexion autour du Japon. Notre développement en Grande-Bretagne, en Italie et en Espagne, prouve que les attentes en la matière étaient grandes. Pour vous remercier de votre fidélité, nous vous offrons un poster unique qui vous fera aussi voyager. Bonne lecture.

La Rédaction
courrier@zoomjapon.info

LE REGARD D'ERIC RECHSTEINER

Parc Komaba, arrondissement de Meguro, Tôkyô



© Eric Rechsteiner

Pendant plusieurs semaines, les autorités japonaises ont eu tendance à minimiser la situation dans l'Archipel concernant la propagation du coronavirus, craignant une annulation des Jeux olympiques. Leur report annoncé le 25 mars s'est accompagné d'un changement de ton. L'instauration de l'état d'urgence, qui permet aux autorités locales d'imposer certaines mesures, s'est traduite par l'annulation de nombreux événements, comme les fêtes organisées pour admirer l'éclosion des fleurs de cerisiers.

40 % Telle est la baisse moyenne du nombre de personnes à s'être rendues à Tôkyô dans les jours qui ont suivi l'instauration de l'état d'urgence dans la capitale, d'après une étude réalisée par Yahoo! Japan. Le 6 mars, plus de 2,5 millions de personnes se rendant à Tôkyô avaient été recensées grâce à des applications de géolocalisation. Le 16 avril, on n'en comptait plus que 1,6 million.

PASSÉ Report des JO, une vieille histoire

Ce n'est pas la première fois que Tôkyô doit reporter les Jeux olympiques. Déjà en 1940, la ville en avait été privée en raison de la politique expansionniste du pays en Asie. Pourtant, elle avait obtenu leur organisation grâce au travail de Kanô Jigorô, fondateur du judo moderne et premier membre japonais du Comité international olympique. La capitale japonaise dut attendre 1964 pour les accueillir.

TOURISME Des lits en carton à Narita

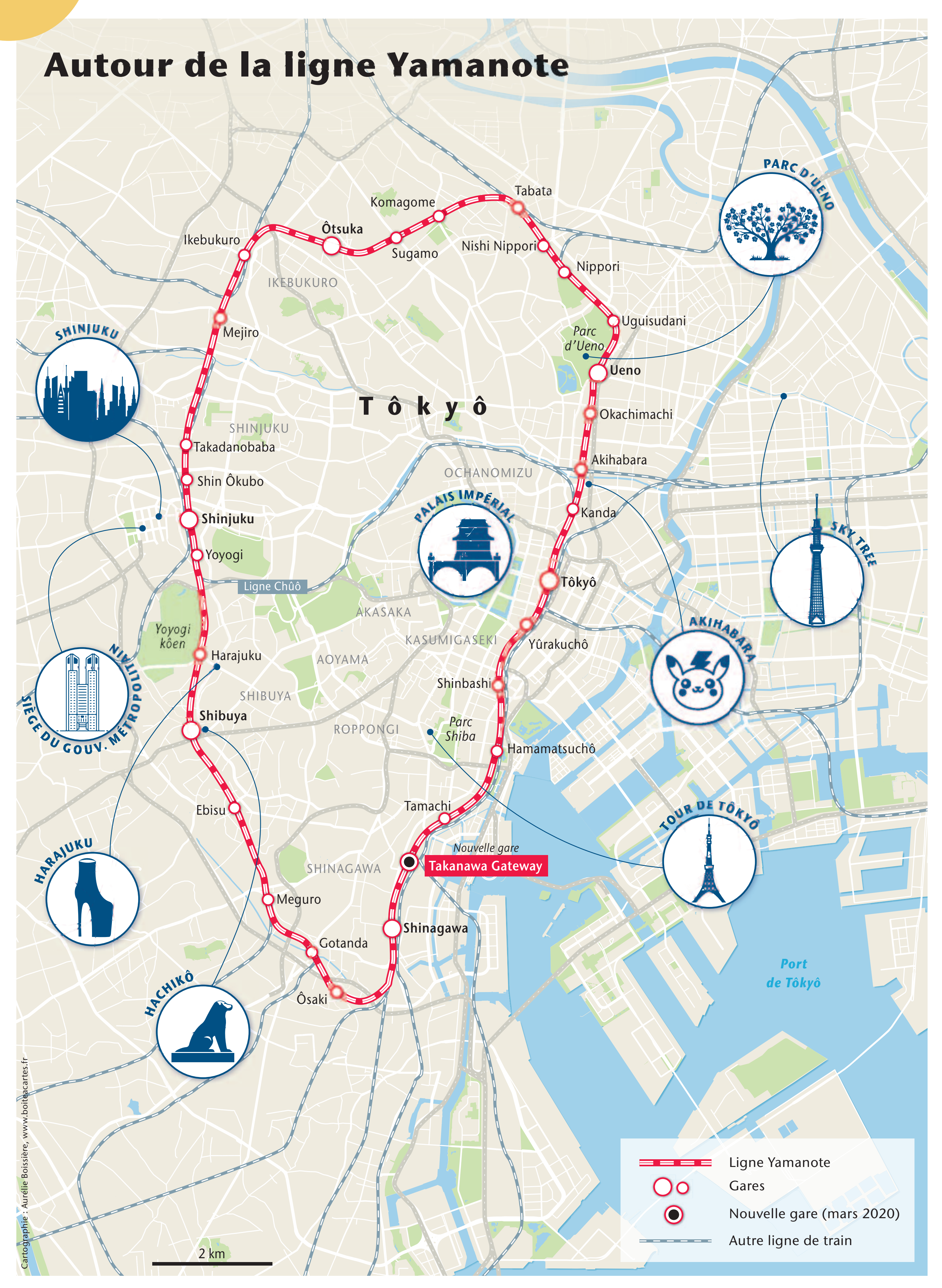
Dans sa lutte contre le Covid-19, l'aéroport de Tokyo-Narita a transformé une salle de livraison de bagages en mini-hôtel, des lits en carton accueillant tous les passagers en provenance de l'étranger. Un confinement temporaire, le temps de traiter les tests de contamination au coronavirus, est désormais obligatoire pour tous les voyageurs entrants au Japon.








* Merci à nos lecteurs et abonnés qui nous suivent chaque mois.
Merci à nos annonceurs qui nous font confiance depuis 10 ans.
Merci à tous les membres de notre réseau de distribution.
Merci aux nombreux soutiens qui ont répondu à notre appel pour publier ce numéro anniversaire.


Autour de la ligne Yamanote
Tôkyô
Ikebukuro
Ôtsuka
Komagome
Sugamo
Tabata
Nishi Nippori
Nippori
Uguisudani
Parc d'Ueno
Ueno
Okachimachi
Akihabara
Kanda
Tôkyô
Yûrakuchô
Shinbashi
Hamamatsuchô
Tamachi
Nouvelle gare
Takanawa Gateway
Shinagawa
Ôsaki
Gotanda
Meguro
Ebisu
Shibuya
Harajuku
Yoyogi
Shinjuku
Shin Ôkubo
Takadanobaba
Mejiro
IKEBUKURO
SHINJUKU
OCHANOMIZU
AKASAKA
KASUMIGASEKI
AOYAMA
SHIBUYA
ROPPONGI
SHINAGAWA
Ligne Chûô
Yoyogi kôen
Parc Shiba
Port de Tôkyô
PARC D'UENO
SHINJUKU
PALAIS IMPÉRIAL
SKY TREE
AKIHABARA
SIÈGE DU GOUV. MÉTROPOLITAIN
TOUR DE TÔKYÔ
HARAJUKU
HACHIKÔ
Ligne Yamanote
Gares
Nouvelle gare (mars 2020)
Autre ligne de train
2 km
Cartographie : Aurélie Boissière, www.boiteacartes.fr



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Gare de Tôkyô, printemps 2020. Pour son numéro 100, Zoom Japon vous invite à découvrir autrement la capitale japonaise.

Bienvenue à Tôkyô

Zoom Japon **fête ses 10 ans avec un numéro spécial consacré à la capitale, mais perturbé par le coronavirus.**

Pour marquer le 10e anniversaire de notre création, nous avons choisi de nous pencher sur la principale cité de l'Archipel : Tôkyô. Même si elle est l'endroit le plus connu du pays, du moins le plus souvent présenté dans les médias étrangers, elle possède tellement de facettes que nous pourrions lui consacrer des pages et des pages dans chacun de nos numéros. Mais comme nous n'avons jamais voulu faire un *Zoom Tôkyô* pour ouvrir au maximum nos colonnes à d'autres régions de l'Archipel, nous nous sommes rendu compte que, durant 10 ans, la capitale, sans être délaissée, a bénéficié d'un traitement volontairement limité de notre part.

Dès lors, pour ne pas être un jour accusés de l'avoir négligée, nous avons voulu lui consacrer tout un ensemble qui aurait dû s'étaler sur plus d'une cinquantaine de pages. Malheureusement, un événement imprévu, la crise sanitaire liée au coronavirus, nous a obligés à réduire notre pagination. *Zoom Japon* est fier depuis son lancement de produire un contenu de qualité et de l'offrir gratuitement à ses lecteurs, en s'appuyant sur un modèle économique simple fondé sur la publicité. Avec la propagation du virus en France, mais aussi au Japon, et dans le reste du monde, les autorités ont imposé des mesures de confinement qui ont pour principale conséquence de mettre à l'arrêt les activités de la plupart de nos annonceurs. Face à cette situation inédite, nous avons dû nous adapter tout en cherchant à poursuivre notre travail, à savoir la publication du magazine.

Au mois d'avril, nous avons choisi de ne pas l'imprimer parce que la quasi totalité de nos points de distribution étaient fermés, mais d'en permettre la lecture en ligne sur notre site Internet. Mais pour ce numéro important de mai qui porte le nombre symbolique 100 sur sa couverture, nous ne pouvions pas nous résoudre à ce que nos lecteurs ne puissent le tenir entre leurs mains. C'est la raison pour laquelle nous avons lancé un service de réservation afin de pouvoir vous adresser directement par voie postale, puisque la réouverture de nos points de distribution reste encore incertaine. La réaction des lecteurs, les messages de sympathie et les encouragements reçus nous ont aidés à boucler ce numéro 100.

Toutefois, faute de moyens, tous les articles prévus initialement dans ce numéro n'ont pas pu être inclus. Ils le seront ultérieurement et indépendamment de cette édition spéciale. Malgré cela, nous espérons que vous trouverez dans la lecture de ce numéro le même plaisir que nous avons eu à le réaliser. Faute d'espace, nous avons dû parfois privilégier le texte à l'image afin de vous donner un maximum de contenu à lire. Après tout, la situation de confinement accorde plus de temps à la lecture. Permettez-nous de vous remercier pour nous avoir lus tout au long de ces dix dernières années, et nous espérons que vous continuerez à le faire au cours de la prochaine décennie.

Zoom Japon

ARCHI Au cœur d'un perpétuel chantier

Aucune autre ville dans le monde n'a connu autant d'évolutions dans sa physionomie que la capitale japonaise.

En 1998, pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, le nombre de citadins dans le monde a dépassé celui des personnes vivant dans les campagnes. Au Japon, ce phénomène est partout visible, et en particulier le long de l'ancienne route de Tôkaidô (voir *Zoom Japon* n°51, juin 2015) où, de Tôkyô à Kôbe, les villes se succèdent sans discontinuer.
La plus grande, bien sûr, est la capitale. Avec 38 millions d'habitants, ce qu'on appelle le Grand Tôkyô est la région métropolitaine la plus peuplée du monde. Elle est également la plus grande métropole en termes de sièges sociaux d'entreprises et de dépôts bancaires, faits plutôt inquiétants si l'on considère l'histoire des catastrophes naturelles dans cette partie du pays.
Ce type de développement incontrôlé entraîne généralement de nombreux problèmes structurels et sociaux graves. Pourtant, bien qu'elle ne soit pas exactement un paradis sur terre, l'agglomération tokyoïte a brillamment réussi à éviter la plupart des maux liés à une urbanisation intensive. Elle est peut-être polluée et congestionnée, mais elle a un taux de criminalité relativement faible, un réseau de transports publics efficace (voir pp. 10-13) et des quartiers plutôt accueillants.
L'architecture au Japon est réputée pour sa grande qualité et son haut niveau de finition, résultat de discussions assurant un travail d'équipe coordonné. C'est pourquoi, au cours des 30 dernières années, Tôkyô est devenue un lieu incontournable pour de nombreux amateurs d'architecture. En particulier, son centre pourrait être considéré comme un laboratoire expérimental concernant l'avenir urbain de l'humanité. Cette "ville totale" ne cesse d'évoluer et de se réinventer, avec des bâtiments et parfois des quartiers entiers qui disparaissent soudainement pour être remplacés par quelque chose de complètement différent.
Constamment remodelée par les catastrophes naturelles ou provoquées par l'homme et par les règles du marché immobilier, rien n'est sacré et tout est permis. Il n'y a qu'à Tôkyô, après tout, qu'un chef-d'œuvre comme l'Hôtel impérial conçu par Frank Lloyd Wright a pu être abattu sans cérémonie, après avoir survécu à un tremblement de terre de grande ampleur et à la guerre.
Cette ville est un endroit qui suscite de fortes réactions. Il est impossible de rester indifférent : soit on l'aime, soit on la déteste. On peut dire la même chose de son apparence. A bien des égards, on pourrait dire que Tôkyô est la plus belle et la plus laide des villes du monde.
Les visiteurs, qui s'y rendent pour la première fois, risquent de subir un traumatisme visuel en découvrant une ville qui s'étend partout d'une manière apparemment chaotique. A Tôkyô, le hasard semble régner en maître. Sans rien qui ressemble à des lois d'urbanisme et de zonage, sans forme reconnaissable ou ligne d'horizon clairement définie, cette cité excelle dans les détails, et c'est un lieu où les détails l'emportent sur une vue d'ensemble. Comme certains observateurs l'ont remarqué, la seule norme acceptée réside dans la coexistence non planifiée.
Son caractère labyrinthique (la plupart des rues n'ont pas de nom et le système d'adresses a été conçu pour rendre les gens fous) est tel qu'il est facile de se perdre et, dans un sens, même souhaitable. Il est beaucoup plus amusant de se promener sans guide ou même sans son smartphone, de se perdre et de trouver de nouvelles merveilles et curiosités inattendues à chaque coin de rue (sans craindre d'être agressé ou pire), y compris des constructions remarquables ou bizarres qui n'ont rien à voir avec l'environnement où elles sont implantées. Cela vaut également pour les logements résidentiels (en particulier les maisons privées de deux ou trois étages), un domaine dans lequel les jeunes architectes en herbe ont l'occasion d'expérimenter et de mettre en pratique de nouvelles idées. Le paysage urbain de Tôkyô est remarquable par son absence presque totale de continuité architecturale.
Le très petit et le colossal se succèdent dans une alternance de surfaces vitrées, d'aluminium et de béton. La nuit, l'éclairage transforme donc la capitale en une apparition fantastique de chaînes de montagnes artificielles et électriques et de profonds canyons. Cela prend du temps, mais on finit par se rendre compte que la capitale, loin d'être chaotique, est divisée en différents écosystèmes. En d'autres termes, Tôkyô n'est pas une ville de l'espace, comme la plupart des entités urbaines occidentales, mais une ville de situations ; une agglomération de villages ou de quartiers spécifiques, chacun ayant son propre caractère, chacun étant consacré à un métier particulier (instruments de musique à Ochanomizu, ustensiles de cuisine à Kappabashi, textiles à Nippori, livres rares et d'occasions à Jinbôchô). Les gens se tournent vers un quartier en fonction de leurs intérêts ou de leurs désirs d'achat.
Il semble que tout au long du XXe siècle, à environ 20 ans d'intervalle, des événements d'une ampleur exceptionnelle ont fortement influencé sa physionomie. En 1923, par exemple, la vieille ville traditionnelle datant de l'ère Edo (1603-1868) a été presque entièrement détruite par un grand séisme qui a tué 105 000 personnes, détruit plus de 570 000 maisons et laissé près de deux millions de personnes sans abri.
Les travaux de reconstruction qui ont suivi au cours des deux décennies suivantes ont offert une occasion unique de redessiner la ville selon une approche moderne et plus rationnelle, mais en fin de compte, rien n'en est sorti. Cependant, le gouvernement a financé un plan ambitieux de constructions résidentielles qui a abouti à la création de Dôjunkai, dont la mission a consisté à créer des logements collectifs modernes de trois étages construits en béton armé autour d'une cour. Puis, dans les années 1930, un mouvement moderniste a été à l'origine d'une série d'œuvres architecturales étonnantes marquées par un fonctionnalisme sobre, comme le siège central de la poste conçu par YOSHIDA Tetsurô et toujours visible à la sortie Marunouchi-Sud, à la gare de Tôkyô.
Vingt ans après le tremblement de terre, une autre catastrophe a frappé la capitale japonaise avec les bombardements américains : la moitié des maisons ont été détruites et 250 000 personnes ont trouvé la mort. Une fois de plus, Tôkyô s'est redressée, même si cette fois-ci, le gouvernement a privilégié la quantité à la qualité pour répondre à la demande de logements résidentiels. Cette période de reconstruction effrénée a culminé avec l'achèvement, en 1958, de la Tour de Tôkyô (voir *Zoom Japon* n°3, septembre 2010), haute de 333 mètres, véritable géant architectural dans une ville où, à l'époque, les bâtiments les plus hauts ne dépassaient pas huit ou dix étages.
Dans les années 1960, le Japon a mis de côté les coutumes et l'esthétique du passé et a adopté une modernisation radicale. Tôkyô est devenue un marché et un laboratoire prêt à accueillir de nouvelles idées et technologies sans s'arrêter sur les effets secondaires négatifs de tels choix. Il s'agissait de se tourner vers l'avenir au lieu de s'appuyer sur la tradition passée. A cet égard, les Jeux olympiques de 1964 ont été un grand stimulant pour le réaménagement. Les autorités ont voulu montrer au monde ce que le Japon avait accompli depuis la fin de la guerre, et Tôkyô a commencé à être connue comme la ville du futur parce qu'elle n'avait pas peur d'expérimenter et d'embrasser la nouveauté.
Dans les années 1960, par exemple, des architectes visionnaires issus du mouvement dit du "métabolisme" (voir *Zoom Japon* n°66, décembre 2016) rêvaient de maisons dans le ciel, d'unités résidentielles pouvant être montées sur un camion et déplacées où l'on voulait, et de villes flottantes. TANGE Kenzô, en particulier, a dévoilé son plan de Tôkyô pour 15 millions d'habitants, appelant à l'expansion de la ville au-dessus de sa baie (voir



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Symbole de l'architecture outrancière des années 1980, la Flamme d'or imaginée par le Français Philippe Stark à proximité du "cure-dent" Tokyo Sky Tree.

pp. 20-21) par le biais de structures gigantesques à construire sur l'eau. La communauté étrangère d'architectes et d'autres créateurs a commencé à s'intéresser à ce projet. Le réalisateur russe Andreï Tarkovski a vu dans la toute jeune autoroute métropolitaine de Tôkyô, créée pour les JO, une vision du futur et est venu d'Europe pour filmer de longues séquences de rêves hypnotiques pour *Solaris*, son œuvre de 1972. Dix ans plus tard, Ridley Scott réalisera *Blade Runner,* en modelant son Los Angeles de 2019 d'après un Shinjuku très contemporain avec ses millions de lumières et de publicités, et ses écrans vidéo géants montrant d'attirantes femmes aux yeux en amande.

Une fois de plus, 20 ans après les Jeux olympiques, la bulle économique a apporté des niveaux de prospérité sans précédent et a engendré une pléthore de projets ambitieux, les nouvelles structures de bureaux et de commerces devenant le visage du succès économique nippon et modifiant radicalement le visage de la capitale. D'un côté, les entreprises clientes exigeaient des structures tape-à-l'œil qui à la fois servaient d'outil publicitaire et attiraient les clients. De l'autre, de nombreux architectes ont abusé du post-modernisme, concevant des bâtiments où citation, simulation, collage et imitation – commodément vendus à leurs clients comme une liberté de conception – s'imposaient comme les nouveaux mots clés. Avec des budgets apparemment illimités et une liberté presque totale, ils ont imaginé les créations les plus baroques, défiant toute logique. Même quelqu'un comme KUMA Kengo, qui est maintenant célèbre dans le monde entier pour ses structures en bois et dont le but avoué est de récupérer l'architecture japonaise traditionnelle, a construit, en 1991, le M2, un bâtiment que l'on pourrait confondre avec un *love-hotel,* où des éléments issus de l'architecture occidentale, en particulier une colonne ionique massive de six étages, ont été transformés d'une manière très kitsch.

Le summum de l'architecture de démonstration a été représenté par des projets menés par des étrangers. Grâce à la force du yen, les entreprises locales ont pu inviter de célèbres architectes occidentaux à produire des créations toujours plus flamboyantes. Les œuvres de Nigel Coates et de Philippe Stark en sont des exemples typiques. Le premier a eu la chance d'ériger deux bâtiments côte-à-côte : le Penrose Institute of Contemporary Arts et The Wall. Le premier était probablement trop avant-gardiste, trop en vue pour la foule hédoniste et frivole du quartier de Nishi Azabu. Le bâtiment, avec ses quatre imposantes colonnes doriques, est toujours là, mais la galerie d'art a été remplacée par un restaurant. Le second, le Wall, est sans doute le plus incroyable. Faisant face à un bâtiment beaucoup plus austère conçu par ANDÔ Tadao (voir *Zoom Japon* n°51, juin 2015), il introduit brusquement l'histoire antique romaine dans une rue par ailleurs anonyme. Apparemment, des maçons italiens ont fait le voyage en avion pour appliquer la texture finale, créant ainsi un mur artificiellement vieilli. Il va sans dire que même ce faux bâtiment ancien abrite un restaurant.

Quant à Philippe Stark, il a "offert" à Tôkyô un objet spectaculaire et mystérieux créé pour Asahi Beer, l'un des principaux brasseurs du pays. Situé à côté de leur nouveau siège social, le hall de brassage conçu par Stark est un bâtiment en granit noir surmonté d'une flamme dorée de 360 tonnes, la Flamme d'or, qui représenterait à la fois le *"cœur brûlant de la bière Asahi"* et une tête mousseuse.

L'éclatement de la bulle financière a non seulement mis fin à la frénésie de construction extravagante, mais il a également mis en lumière l'ampleur des pratiques obscures en cours depuis des années dans le secteur de la construction. Cependant, elle n'a jamais mis fin aux mises en chantier. Elle a juste arrêté les constructions les plus farfelues. Les deux premières décennies du nouveau siècle ont plutôt permis d'améliorer la réputation des architectes japonais, dont plusieurs ont remporté le très convoité prix Pritzker, l'équivalent pour l'architecture du prix Nobel.


Jérémie Souteyrat pour Zoom Japon

L'immeuble Nakagin, rare exemple de l'architecture métaboliste, est aujourd'hui menacé de destruction.

Tout au long du siècle précédent, un élément constant de ce cycle presque continu de destruction et de renaissance a été le contraste entre des bâtiments en constante évolution et un plan de rue presque immuable datant de l'époque pré-moderne et pré-industrielle. Il en résulte que les architectes doivent adapter leurs conceptions à des blocs aux formes étranges, ce qui donne souvent naissance à des structures triangulaires et autres formes bizarres, ou aux fameux bâtiments minces qui ont l'air presque bidimensionnels.

Construit à la fin des années de la bulle, le musée d'art contemporain Watari de Marion Botta est un exemple parfait de la manière dont les besoins du client et la vision de l'architecte se heurtent souvent à l'environnement dans lequel ils prévoient d'ériger leur bâtiment. Cependant, dans le cas du Watari-um (comme le musée est souvent appelé), les dommages causés par l'homme remontent à un événement plus récent, les Jeux olympiques de 1964 (voir *Zoom Japon* n°32, juillet 2013). Cet événement sportif a été précédé d'une période de planification mouvementée qui a donné lieu à de nombreuses décisions précipitées. Dans ce cas précis, une nouvelle route, la Gaien-nishi-dôri, a été percée pour relier Shinjuku et Shinagawa, coupant à travers de nombreux quartiers résidentiels sans tenir compte des rues étroites et des vieilles parcelles rectangulaires qui avaient survécu jusqu'à cette époque. Comme l'a écrit l'architecte dans la présentation de son projet, *"Tôkyô exacerbe les contradictions des villes modernes"*. Cela l'a obligé à trouver *"une image forte et précise qui devait résister à la confusion et à la contradiction des langues, des styles et des formes présents dans la ville."*

Aujourd'hui, Tôkyô ressemble à une masse informe qui tente de contenir une communauté humaine en pleine expansion. Sa population avait atteint un million d'habitants en 1884. Irrésistiblement attirée par les possibilités apparemment infinies qu'offre la capitale, de plus en plus de gens y ont afflué. Trente ans plus tard, au moment du désastreux séisme, quatre millions de personnes y avaient élu domicile. En 1941, lorsque le Japon déclara la guerre aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne (voir *Zoom Japon* n°16, décembre 2011), la population avait déjà dépassé les sept millions d'habitants. La guerre du Pacifique a apporté la mort et la destruction, mais lorsque les Jeux olympiques de 1964 ont célébré le retour du pays sur la scène mondiale, Tôkyô comptait déjà plus de 10 millions d'âmes. Aujourd'hui, la métropole en recense 13 millions, et quelque deux millions de bâtiments sont serrés dans ses 23 arrondissements centraux où vivent neuf millions de Tokyoïtes.

La cité présente un éventail ahurissant d'architectures modernes qui a été presque entièrement bâtie au début du XXe siècle. Des styles et des échelles largement (et sauvagement) divergents se côtoient dans un fouillis confus de panneaux, de distributeurs automatiques (voir *Zoom Japon* n°27, février 2013) et de lignes électriques aériennes. Parfois, le choc visuel et sonore est insupportable. En particulier dans les quartiers commerçants, les rues contiennent tellement d'informations visuelles que l'environnement semble indéchiffrable.

Dans cette métropole en constante mutation, les bâtiments ont toujours été traités comme des objets jetables, facilement démolis ou remplacés, suivant la logique simple et directe de l'intérêt économique. Pourquoi gaspiller un terrain de premier ordre pour construire un magnifique immeuble de neuf ou – Dieu nous en préserve – trois étages, historiquement et culturellement important (par exemple l'ancien Hôtel impérial de Frank Lloyd Wright), alors que nous pouvons ériger un gratte-ciel de 20 ou 30 étages et vendre tous ces bureaux et ces logements à des entreprises, des magasins, des restaurants et des locataires.

Le concept de préservation culturelle est inconnu au Japon. De nombreux aspects de la culture locale – et pas seulement l'architecture – sont négligés, voire dénigrés par les Japonais jusqu'à ce qu'ils soient découverts et loués à l'étranger. C'est alors seulement que les locaux commencent à considérer leur propre culture avec des yeux différents. C'est ce qui est arrivé aux estampes lorsque le japonisme est devenu à la mode en France (voir *Zoom Japon* n°82, juillet 2018), et cela se produit chaque fois qu'un artiste ou un film connaît un succès en Europe ou aux Etats-Unis.

On peut dire la même chose de l'archivage. Les institutions publiques ont la mauvaise habitude de se débarrasser de tout objet qui, selon leur point de vue étroit, n'est pas jugé digne d'être conservé. Photos, documents, artefacts, etc. tout est perdu, à moins qu'une personne au sein de cette institution ne soit particulièrement dévouée à leur préservation pour le bien des générations futures. Dans le domaine de l'architecture, l'une des principales batailles qui se déroulent actuellement oppose les spéculateurs immobiliers et les préservateurs, ces derniers essayant désespérément de sauver un certain nombre de bâtiments importants.

Prenez la tour de la Nakagin Capsule Tower (voir *Zoom Japon* n°66, décembre 2016). Même aujourd'hui, cette haute pile de boîtes aux fenêtres rondes demeure impressionnante. Tout le monde n'aime pas, mais les goûts personnels mis à part, pendant de nombreuses années, cette création de feu KUROKAWA Kishô a représenté l'un des rares projets du courant métaboliste qui a été réellement réalisé.

Cependant, si vous voulez l'observer de plus près, vous devrez vous dépêcher car, comme beaucoup d'autres bâtiments anciens, ses jours sont peut-être comptés. Construit en 1972, il a été conçu comme une sorte d'organisme biologique dont les cellules (de minuscules appartements) étaient théoriquement flexibles et interchangeables car elles pouvaient être déplacées vers d'autres sites similaires. Cinquante ans plus tard, la structure n'a pas très bien vieilli. Les unités d'origine auraient dû être remplacées il y a 25 ans. Au lieu de cela, elles sont toujours en place, accrochées à une structure tubulaire centrale rouillée. Actuellement, une bataille acharnée se déroule entre ceux qui veulent la sauver et ceux – y compris la plupart des propriétaires – qui veulent la démolir et la remplacer par un nouveau bâtiment.

Malheureusement, Nakagin n'est qu'un cas parmi tant d'autres. En fait, plus de cent bâtiments historiques risquent d'être démolis, selon DOCOMOMO Japon, branche locale de l'organisation internationale qui, depuis 1988, se bat pour protéger d'importantes œuvres architecturales. Le principal problème est que le gouvernement japonais est traditionnellement plus favorable aux intérêts des promoteurs. Par exemple, une nouvelle loi, promulguée en 2002, a libéralisé davantage la planification urbaine.

Les promoteurs, quant à eux, semblent être libérés de toute forme de sentimentalisme ou de nostalgie du passé. Chaque fois qu'ils doivent choisir entre la rénovation d'un bâtiment ancien (qui implique le remplacement de toutes les caractéristiques électriques et mécaniques) et l'érection d'une structure flambant neuve, ils choisissent invariablement cette dernière option. Le triste résultat est qu'au cours des 20 dernières années, les destructions se sont enchaînées. En 2007, Mitsui Fudôsan a démoli le Sanshin Building, une élégante construction datant de 1930, célèbre pour son splendide hall d'entrée doté d'un plafond orné et de nombreux petits détails décoratifs. En 2009, ce fut le tour de l'hôtel Sofitel Tôkyô. Faisant face au parc Ueno, cet établissement s'était imposé grâce à sa forme inhabituelle inspirée à la fois de l'arbre de vie et des temples bouddhistes traditionnels.

Même les immeubles d'habitation Dôjunkai ont disparu. Construits entre 1924 et 1934 et facilement reconnaissables grâce à leurs magnifiques murs recouverts de lierre, ils avaient incroyablement tous survécu aux raids aériens, mais ils n'ont pas pu échapper aux bulldozers des promoteurs. Le tout dernier a été démoli en 2013, mais le plus célèbre d'entre eux, celui d'Aoyama, avait déjà été détruit dix ans plus tôt pour être remplacé par Omotesandô Hills, une structure assez banale en béton et en verre s'étendant sur 250 mètres le long de l'avenue Omotesandô.

Si les bâtiments Dôjunkai avaient été construits en Europe ou aux Etats-Unis, ils auraient probablement été modernisés et préservés. Hélas, le promoteur Mori semble avoir choisi une solution trop compliquée et trop longue. Finalement, un minuscule fragment issu du projet Dôjunkai a été conservé en souvenir du passé.

Il faut noter que ce manque d'empathie pour les bâtiments anciens n'épargne même pas les architectes célèbres. Frank Lloyd Wright, que l'on a déjà évoqué, a réalisé cinq projets en plus de l'Hôtel impérial. Seuls deux d'entre eux ont survécu jusqu'à aujourd'hui. Quant à son malheureux hôtel, on peut encore admirer son entrée et la partie centrale au Meiji Mura, un musée d'architecture près de Nagoya. Pour en revenir à notre liste d'illustres victimes, on peut citer l'hôtel Ôkura, fermé en 2015 pour cause de rénovation majeure. Depuis 1962, il était considéré comme l'un des hôtels les plus chics de la capitale. Sa nouvelle version a été dévoilée l'année dernière - une tour de verre de 38 étages (dont 18 consacrés à des bureaux) où, hormis les intérieurs, rien n'a été gardé de son charme passé.

Selon l'architecte allemand Ulf Meyer, le véritable problème réside dans le fait que Tôkyô est la seule ville au monde où un terrain a dix fois plus de valeur que tout ce que l'on pourrait y construire. Partant de ce principe, aucune œuvre architecturale ne peut prétendre à la pérennité. C'est pourquoi les architectes japonais ne peuvent jamais aspirer à construire des monuments durables. En fin de compte, Tôkyô ressemble à une ville éphémère qui ne cherche jamais la permanence. Elle est à jamais incomplète.

Il est difficile de la juger ou de l'apprécier en appliquant certains des paramètres que nous utilisons généralement lorsque nous observons une ville. Pensez à Rome, Paris, Londres ou New York et certaines images vous viennent immédiatement à l'esprit ; des lieux et des monuments qui en sont venus à les symboliser et à contribuer à leur mythe. Maintenant, pensez à Tôkyô.

Il y a fort à parier que vous aurez des difficultés à en dessiner une image précise. L'impression stéréotypée que les gens ont en lisant des articles et des livres ou en regardant des programmes télévisés, est un enchevêtrement de bâtiments, de signes et de couleurs sans ordre ni direction précis. Les cartes postales touristiques présentent généralement une ligne d'horizon plutôt terne (Shinjuku Ouest) ou une mer de béton armé avec un étrange pylône rouge et blanc au milieu – la Tour de Tôkyô.

De quels points de repère uniques Tôkyô peut-elle se vanter ? Prenez, par exemple, cette fameuse Tour de Tôkyô. Imaginez la Tour Eiffel, mais de forme légèrement différente. La version japonaise mesure 330 mètres de haut, soit 30 mètres de plus que la construction française. Malheureusement, elle a été peinte en blanc et rouge (en fait, techniquement, il s'agit d'un "orange international"). L'effet global est totalement différent. Les Français, toujours fiers, ont transformé cet assemblage de barres de fer en un symbole national. Les Japonais ont transformé la même quantité de fer en un pylône géant. Plus récemment, la Tour de Tôkyô a été éclipsée par le Tokyo Sky Tree, beaucoup plus haut... Un gigantesque cure-dent ! Oubliez-le.

En fin de compte, l'élément architectural le plus remarquable de la capitale japonaise est probablement le vaste réseau de routes surélevées qui se faufilent à travers les gratte-ciel et sur de longues étendues des rivières et canaux de la capitale avant de plonger sous terre et sous la baie de Tôkyô. Cet élément unique dans le paysage urbain est toujours en cours d'aménagement près de 60 ans après l'achèvement du premier tronçon en 1962. Conçu à l'origine pour relier tous les sites olympiques, il a rapidement été considéré comme un moyen pratique de résoudre l'ingérable problème des embouteillages dans le centre-ville.

Puisqu'on évoque les rivières et les canaux, rappelons que Tôkyô possédait jadis de nombreuses voies navigables le long desquelles les gens faisaient des affaires et s'amusaient. Hélas, aujourd'hui, beaucoup d'entre elles ont littéralement été éclipsées par les autoroutes. D'autres petites rivières encore ont eu encore plus de malchance, car elles ont été comblées ou transformées en ponceaux. Lorsqu'on s'intéresse à Tôkyô, il faut probablement tenir compte du bon et du mauvais, car ils sont inextricablement liés. En tout cas, quelle que soit l'opinion que vous avez de la cité, elle ne vous permet jamais de la prendre pour acquise, et c'est dans ce chaos toujours évolutif que se cache l'essentiel de son charme. Il semble qu'ici les choses puissent croître, se développer, changer et mourir selon un rythme intérieur naturel, comme un organisme vivant, dans lequel la beauté se trouve dans les petites choses facilement oubliées.

La combinaison – parfois le choc – du nouveau et de l'ancien et l'apport incessant de nouvelles influences culturelles étrangères donnent à la ville une énergie que l'on ne trouve guère ailleurs. Tôkyô reflète l'effervescence d'une culture urbaine en constante création et réinvention.

Gianni Simone



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Les autoroutes surélevées, comme ici à Nihonbashi, sont devenues le symbole architectural de Tôkyô.

TRANSPORT Un train-train dépaysant

Pour prendre le pouls de la première ville du Japon, il ne faut pas manquer d'emprunter la ligne Yamanote.

"*Mamonaku, yonbansen ni densha ga mairimasu. Gochûi kudasai.*" (Dans un instant, le train va entrer en gare voie 4. Veuillez vous éloigner de la bordure du quai). Cette annonce, les voyageurs qui attendent sur ce quai l'entendront toutes les 2 minutes 30 aux heures de pointe et toutes les 4 minutes le reste de la journée. Bienvenue à la gare de Tôkyô sur l'un des deux quais réservés à la ligne Yamanote, la ceinture ferroviaire de la capitale japonaise, dont les trains sont reconnaissables à leur couleur verte. A l'instar du boulevard périphérique parisien (35, 04 km), les 34,5 kilomètres de cette ligne constituent le meilleur moyen de "pénétrer" dans la capitale. Les deux ceintures de circulation comptent à peu près le même nombre de points d'accès (34 portes à Paris contre 30 gares à Tôkyô). Ce sont les seuls éléments qu'elles ont en commun, car elles illustrent chacune à leur manière l'approche radicalement différente qui a accompagné le développement des transports urbains en France et au Japon. Dans la première ville de France, on a tout misé sur la voiture comme en témoignent les bouchons dont font quotidiennement état les stations de radio, sauf pendant la période de confinement liée au coronavirus. Dans la principale cité japonaise, le réseau ferré est au cœur du dispositif. La ligne Yamanote avec la ligne Chûô (voir *Zoom Japon* n°96, décembre 2019), qui coupe la capitale dans sa largeur, en sont les meilleurs exemples. Voilà pourquoi, chaque matin, les chaînes de télévision diffusent toutes les 30 minutes un état du trafic ferroviaire, signalant les retards ou les incidents quand ils se produisent.

C'est d'autant plus important que 70 % des personnes qui travaillent dans la capitale ont un trajet de plus d'une heure pour atteindre leur lieu de travail. La plupart d'entre eux arrivent des villes qui entourent Tôkyô. Ils y parviennent par des lignes de train qui ont pour terminus les gares de Shibuya, Shinjuku, Ikebukuro, Ueno ou encore Tôkyô. Leur point commun est d'être aussi un point de passage de la ligne Yamanote. Celle-ci les transportera alors jusqu'à leur destination finale ou jusqu'à une correspondance où ils changeront pour un autre train ou le métro. Depuis 1925, elle est une des lignes les plus empruntées de la capitale et la compagnie Japan Railways (JR) qui l'exploite fait le maximum pour que son fonctionnement soit ininterrompu tout au long de la journée. En cas de dysfonctionnement, nul doute que les journaux en feraient leur gros titre et que la direction de JR devrait se livrer à l'exercice humiliant des excuses publiques. Fort heureusement, ce n'est quasiment jamais arrivé sur la ligne Yamanote dont les trains sont choyés et modernisés régulièrement. Depuis la fin janvier 2020, l'ensemble de la ligne est désormais desservie par l'E235, la dernière née des rames dont la conception a été pensée pour faciliter son entretien et répondre aux évolutions des besoins des voyageurs. Ainsi, il y a plus d'espaces réservés aux personnes à mobilité réduite ou aux poussettes.



Le 14 mars 2020, la 30e gare de la ligne Yamanote a été ouverte au public. Située entre Tamachi et Shinagawa, Takanawa Gateway a été conçue par l'architecte KUMA Kengo.

Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Sécurité, fiabilité et ponctualité. Ces trois mots résument parfaitement le train au Japon. La ligne Yamanote n'y déroge pas, même aux heures de pointe. Le touriste peut s'amuser à regarder dans certaines gares le personnel qui s'emploie à faciliter la fermeture des portes tandis que les usagers retiennent leur souffle. Ils attendent que le signal retentisse et que le message vocal annonçant le départ soit diffusé. Dans quelques minutes, ils arriveront à destination. Une fois l'heure de pointe passée, la ligne Yamanote devient plus accessible. Il est donc temps de se lancer dans l'aventure. Compte tenu de son tracé autour du "centre historique" de la capitale nippone, elle permet de se faire une idée assez précise de la diversité de ses paysages et de ses atmosphères. La distance moyenne entre chaque arrêt est de 1,19 km. Mais pour la petite histoire, il n'y a que 500 mètres entre Nippori et Nishi Nippori. Pour le voyageur qui s'y rend pour la première fois, on peut conseiller de faire un tour complet de la ligne qui s'effectue en environ une heure. Non seulement, cela facilite le repérage de quelques lieux à visiter, mais cela offre une excellente occasion de se plonger dans le quotidien des Japonais, en observant le comportement des jeunes et des moins jeunes. Les premiers aiment beaucoup se retrouver dans les quartiers branchés. Ils descendent alors à Harajuku, Yûrakuchô ou Shibuya où les boutiques de mode et les grands magasins sont très nombreux. Les seconds fréquentent volontiers la rue commerçante (shôtengai) d'Ameya yokochô à Ueno, plus connue sous le sobriquet d'Ameyoko. Elle attire chaque jour des milliers de personnes. Fin décembre, les Tokyoïtes et les banlieusards s'y rendent massivement pour acheter les produits frais indispensables à la préparation des repas du Nouvel an.

A deux stations de là, en direction de la gare de Tôkyô, vous avez rendez-vous avec le monde de la culture pop nippone. Akihabara, qui fut célèbre pour ses magasins d'électronique, est devenu, au cours des dernières années, l'endroit où les fans de manga, de jeux vidéo et d'animation vivent leur passion. Dans la langue populaire, on utilise souvent le terme *akibakei* pour désigner la mode vestimentaire inspirée par la culture pop. Se promener dans les rues de ce quartier permet de jauger la place qu'elle occupe dans le cœur des Japonais. Si vous êtes prêt au départ, prenez place. *"Doa ga shimarimasu. Gochûi kudasai"* (Veuillez faire attention à la fermeture des portes), annonce le haut-parleur. Si vous ratez ce train, ne vous inquiétez pas, dans moins de cinq minutes, vous entendrez à nouveau *"Mamonaku, yonbansen ni densha ga mairimasu. Gochûi kudasai."*

ODAIRA NAMIHEI

MOUVEMENT Le métro version XXL

Les déplacements souterrains dans la capitale représentent un casse-tête permanent mais plutôt bien géré.

Interrogez n'importe quel habitant de Tôkyô sur le moyen de transport qu'il utilise pour se rendre au travail ou se déplacer dans la ville et la réponse quasi unanime sera : en métro. En effet, le réseau de la capitale est si étendu qu'il n'est généralement pas nécessaire de marcher longtemps avant de tomber sur une station. Les transports en commun rapides japonais ont une histoire plus récente qu'en Europe (la première ligne de métro a été ouverte en 1927), mais au cours des 90 dernières années, ils se sont hissés parmi les trois plus grands systèmes de métro au monde, et sans doute le plus fiable. En fait, deux sociétés gèrent ce réseau : le métro public Toei (quatre lignes) et le Tokyo Metro (neuf lignes) pour un total de 285 stations, 304 kilomètres et plus de dix millions d'usagers quotidiens. Nous avons rencontré NAITÔ Yôsuke pour évoquer les défis qu'il faut relever pour faire fonctionner cet énorme système jour après jour. Entré en 2011 chez Tokyo Metro, il a d'abord travaillé à la division en charge de l'inspection du matériel roulant avant d'être nommé au département des relations publiques il y a deux ans.

"Comme vous pouvez l'imaginer, la tâche n'est pas aisée car nous sommes confrontés quotidiennement à de nombreux problèmes, petits et grands, dont certains sont assez imprévisibles. En ce qui concerne la gestion du trafic ferroviaire en particulier, le plus important est de pouvoir réagir et résoudre le plus rapidement possible tout problème que nous pouvons rencontrer. C'est pourquoi tout notre personnel suit une formation approfondie afin de garantir la sécurité des voyageurs, notre priorité numéro une", explique-t-il.

Vu sa taille et le nombre de personnes qui l'empruntent chaque jour, Tokyo Metro fonctionne presque parfaitement (on est tenté de dire presque miraculeusement). Cependant, des problèmes et des retards surviennent quotidiennement. Cela ne signifie pas que l'entreprise est à l'abri de toute critique. *"Les plaintes des passagers ont tendance à varier chaque année. Il y a quelques années, par exemple, nous avons géré la question du* chikan *(attouchement non-consenti) en introduisant des voitures réservées aux femmes. Cette décision a suscité un débat important, car les hommes et les femmes étaient très divisés sur ce sujet",* poursuit-il. La plupart des passagers ont maintenant tendance à considérer ces wagons comme allant de soi. Cependant, il y a quelques problèmes qui sont une source constante de plaintes, comme les retards des trains et la climatisation à l'intérieur des voitures.

"Que les gens se plaignent des retards est compréhensible, surtout dans une ville au rythme aussi effréné que Tôkyô. Quant à la climatisation, c'est un problème sans véritable solution. Peu importe le réglage de la température, il y aura toujours quelqu'un qui trouvera qu'il fait trop chaud ou trop froid. Il est évident qu'il est impossible de satisfaire tout le monde", reconnaît NAITÔ Yôsuke.

Tokyo Metro – et le transport ferroviaire japonais en général – est réputé pour être l'un des plus ponctuels au monde. Cependant, selon une étude publiée en 2018 par le Bureau des chemins



La station Ginza exploitée par Tokyo Metro *où passent les lignes Ginza, Hibiya et Marunouchi.*

Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

de fer du ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme, 29 des 45 lignes de train desservant la région du Grand Tôkyô (une zone métropolitaine couvrant la capitale et ses alentours pour un total de 38 millions de personnes) ont enregistré, en 2016, des retards aux heures de pointe du matin pendant au moins dix des vingt jours ouvrables mensuels.

"Il faut dire que la plupart des retards sont généralement mineurs, de l'ordre de cinq à dix minutes et sont principalement causés par ce que nous appelons des problèmes liés aux passagers, comme des personnes qui se sentent mal ou des sacs qui restent coincés dans les portes. Par exemple, les passagers qui tentent de monter à bord des trains à la fermeture des portes représentent 47,2 % de ces retards, tandis que 16 % sont liés à la réouverture des portes des trains lorsqu'elles sont obstruées. Les temps d'attente typiques pendant la journée sont de 15 secondes, mais dans le centre de Tôkyô, aux heures de pointe, ils sont étendus jusqu'à une minute. Un autre facteur qui complique encore les choses est que sept des neuf lignes de Tokyo Metro sont exploitées en partenariat avec des opérateurs ferroviaires différents. Il va sans dire que les retards survenant sur d'autres lignes produisent un effet en chaîne."

Le moment le plus dur et le plus stressant de la journée est l'heure de pointe du matin, lorsque des millions de personnes vivant dans les banlieues et les préfectures voisines convergent vers la capitale. Les lignes de métro ont un temps d'avance moyen d'environ cinq minutes, mais entre 7h et 10h, elles n'ont qu'une minute et 50 secondes d'avance. *"En gros, quand un problème survient, nous ralentissons le rythme du train de derrière et de celui de devant"*, explique NAITÔ Yôsuke. *"Nous essayons d'égaliser le retard sur le nombre total de trains en circulation."* Selon lui, le problème des retards est directement lié à la congestion des trains et des gares. *"Je pense que nous devons continuer à nous occuper de ce problème. En raison de l'encombrement, il faut beaucoup de temps pour monter et descendre du train. Par conséquent, le train ne peut pas quitter la gare à l'heure."*

Le ministère des Transports a mis au point un tableau expliquant ce que signifie réellement la congestion des trains japonais. Elle va d'une capacité décente des wagons de 100 % (les gens ont encore suffisamment d'espace personnel et peuvent s'asseoir ou se lever en s'accrochant aux sangles ou aux mains courantes) à une capacité cauchemardesque de 250 % (les passagers sont comme des sardines, incapables de se déplacer et se balançant d'un côté ou de l'autre à la merci du train). Selon les autorités, le taux moyen de congestion d'un train aux heures de pointe en 2015 était de 164 %, contre 203 % en 1990, ce qui signifie qu'il existe encore plusieurs lignes de trains dont le taux de congestion dépasse les 190 %. En ce qui concerne Tokyo Metro, le point noir depuis plusieurs années est la tristement célèbre ligne Tôzai, qui coupe horizontalement la capitale, reliant les banlieues ouest et est au centre ville. La section à l'est de la rivière Sumida en particulier, atteint régulièrement un taux de 199 % entre 7 h 50 et 8 h 50.

"De nombreuses personnes vivent en banlieue ou même plus loin. Parmi elles, beaucoup viennent de Chiba (à l'est de Tôkyô). A l'heure de pointe du matin, on estime que 480 000 personnes empruntent la ligne Tôzai. Nous avons étudié plusieurs moyens de limiter la casse, en élargissant les gares et en augmentant le nombre de quais. Nous avons également mis en place un système de cartes à points qui permet aux utilisateurs de gagner des points pour les trajets en dehors des heures de pointe. Plus ils s'en éloignent, plus ils accumulent de points. Il n'en reste pas moins que le nombre d'usagers du métro augmente chaque année. Dans ces circonstances, il est difficile de trouver des moyens vraiment efficaces pour réduire la congestion", regrette le représentant de Tokyo Metro.

Si les critiques aiment s'attarder sur les aspects négatifs, il existe cependant beaucoup de bonnes choses à dire sur l'entreprise et ses usagers. Les stations, par exemple, sont admirablement propres et ont même des kiosques qui vendent de la nourriture et d'autres produits. Par ailleurs, les gens sont généralement prévenants et font des efforts pour éviter de faire du bruit et de déranger les autres passagers. NAITÔ Yôsuke préfère, pour sa part, mettre en avant ce qui, selon lui, est les deux points forts de Tokyo Metro. *"Sécurité et ponctualité. En ce qui concerne la ponctualité, nos conducteurs et le personnel des stations sont formés pour gérer le flux des trains avec une marge de cinq secondes. Nos conducteurs hautement qualifiés, en particulier, sont rigoureusement formés pour couvrir les distances de voie dans les secondes qui suivent un temps imparti, et peuvent arriver à la prochaine station à l'heure sans consulter leur montre. Les retards se produisent, bien sûr, mais la plupart d'entre eux sont le résultat de facteurs externes très difficiles à éviter ou même à prévoir"*, affirme-t-il.

"Cela dit, nous choisirons toujours la sécurité plutôt que la ponctualité, quoi qu'il arrive. En fin de compte, nous voulons que l'utilisation du métro soit aussi sûre et confortable que possible. À cet égard, l'installation de portes automatiques sur les quais a été sans conteste l'amélioration la plus importante. La création de cette barrière entre le quai (c'est-à-dire le passager en attente) et la voie ferrée joue un rôle essentiel dans la limitation des accidents entraînant des blessures ou la mort. C'est encore un travail en cours, mais notre plan est d'installer ces portes dans 79 % de nos stations d'ici l'été 2020. Si tout se passe comme prévu, nous devrions atteindre les 100 % d'ici 2025."

Parmi les nombreuses améliorations apportées par Tokyo Metro au cours des 20 dernières années, on peut citer le vaste chantier visant à moderniser un certain nombre de stations. *"Certains des problèmes dont nous avons parlé précédemment, comme l'encombrement et la sécurité, sont en partie liés à la façon dont certaines stations ont été conçues"*, note-t-il. *"Cette conception était peut-être adaptée à l'époque, mais l'augmentation du nombre de passagers et d'autres facteurs les ont rendues moins fonctionnelles. Nous nous efforçons également de les rendre accessibles à tous. La ré-*



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

L'entreprise encourage les usagers à emprunter ses lignes en dehors des heures de pointe.

novation des stations est donc devenue une nécessité urgente. Ensuite, bien sûr, nous avons dû travailler sur les stations et les infrastructures qui étaient tout simplement vieilles. La rénovation globale de la ligne Ginza (la plus ancienne ligne de métro à Tôkyô) s'inscrit dans le cadre de cette campagne."

Une chose que les personnes habitant Tôkyô depuis longtemps remarquent dans les stations rénovées de la ligne Ginza, c'est à quel point elles sont maintenant plus belles, voire plus élégantes. Au Japon, pendant de nombreuses années, l'esthétique n'était pas considérée comme une priorité dans la conception des stations, car elles devaient être avant tout fonctionnelles. Alors que les stations de métro de Paris, Londres et même Moscou peuvent être pleines de détails et ressembler parfois à des galeries d'art, les planificateurs de Tôkyô ont adopté une approche plus pratique et plus rationnelle, le métro n'étant qu'un moyen de se rendre d'un point A à un point B de la manière la plus rapide et la plus sûre possible. *"Il y a deux problèmes principaux qui surgissent quand on considère cette question. Le premier est que nos ressources sont plutôt limitées. De plus, nous sommes confrontés à de fortes contraintes dues au manque d'espace et à un grand nombre d'utilisateurs. C'est pourquoi, jusqu'à présent, nous n'avons pas réalisé autant de choses que nous l'espérions"*, confie NAITÔ Yôsuke.

Le manque d'espace semble également être l'une des raisons pour lesquelles les artistes sont presque introuvables sous terre. *"En fait, il n'existe pas de règles strictes interdisant les représentations. Mais le fait est que l'espace est rare dans de nombreuses stations, si ce n'est dans la plupart d'entre elles. Si la présence d'un artiste entrave le flux des personnes qui vont et viennent sur le quai ou dans les couloirs, c'est une raison suffisante pour qu'un employé du métro lui demande de quitter les lieux"*, explique-t-il.

Cette année, la conception des stations et les considérations esthétiques ne figurent pas au cœur des préoccupations de Tokyo Metro. La pandémie du Covid-19 a drastiquement réduit le nombre d'usagers des transports publics. Une fois de plus, la principale priorité de l'entreprise a été de s'assurer de la sécurité des passagers. *"Outre les mesures les plus élémentaires, telles que la fourniture de masques à tout le personnel, nous désinfectons en permanence les wagons, les rampes des escaliers mécaniques et des escaliers, les toilettes publiques et toute autre surface que les passagers peuvent toucher. Nous gardons également les fenêtres des voitures ouvertes afin d'avoir une bonne circulation de l'air. Enfin et surtout, nous encourageons les gens à passer autant que possible au télétravail, tandis que ceux qui doivent prendre le métro, quoi qu'il arrive, sont encouragés à respecter autant que possible une certaine distance avec les autres passagers."*



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

La crise du coronavirus a considérablement réduit le nombre de passagers dans le métro.

Comme la crise sanitaire devrait durer un certain temps, le gouvernement japonais a dû, à contrecœur, reporter les Jeux olympiques prévus pour cet été. Jusqu'à présent, Tôkyô a dépensé au moins 51,4 milliards de yens pour l'événement. *"Nous espérons que les Jeux olympiques auront lieu l'année prochaine, et Tokyo Metro s'y prépare"*, affirme NAITÔ Yôsuke. *"Un des principaux problèmes sera de gérer l'augmentation importante du nombre des usagers, en particulier dans certaines stations clés situées à proximité de sites sportifs ou de grands monuments. C'est pourquoi nous pensons à augmenter le nombre de portes d'entrée. De même, le métro ne fonctionnant pas 24 heures sur 24, nous étudions la possibilité de proposer des trajets en train à des heures plus tardives. L'essentiel pour nous est de créer autant que possible un environnement facile à utiliser. Pour y parvenir, nous devons installer davantage d'ascenseurs pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser les escaliers mécaniques ou les escaliers. Comme toutes les stations de métro ont de multiples sorties, il est impossible d'offrir un accès facile à chacune d'entre elles. Notre objectif est de créer dans chaque station au moins un accès pour tous entre la surface et le quai. Pour la même raison, nous allons installer des toilettes adaptées pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et des jeunes enfants"*, poursuit-il.

La langue pourra être un autre problème pour Tokyo Metro pendant les Jeux olympiques. *"Nous avons commencé à répondre à ce problème il y a quelques années en installant des distributeurs de billets spéciaux multilingues qui fournissent de nombreuses informations utiles. Nous prévoyons d'installer à terme 155 de ces machines dans 69 stations. Nous installons également partout des panneaux en quatre langues – japonais, anglais, chinois et coréen – en plus des pictogrammes qui guident les gens dans la bonne direction ou les informent sur la présence de toilettes ou d'autres installations publiques. En ce qui concerne Internet, nous disposons déjà d'une application multilingue que tout le monde peut utiliser via son smartphone."*

Outre les Jeux olympiques, la préparation aux catastrophes naturelles figure en tête de liste des tâches de l'entreprise. Le Japon tout entier est très exposé aux catastrophes naturelles, mais on s'attend à ce que Tôkyô soit frappée par un tremblement de terre majeur. Par ailleurs, ces dernières années, des typhons et des inondations ont frappé plusieurs zones, y compris la préfecture de Chiba, toute proche. En d'autres termes, la question n'est pas de savoir si mais quand une catastrophe naturelle de grande ampleur va se produire ici. *"Nous nous efforçons de nous préparer au mieux"*, explique NAITÔ Yôsuke. *"Il y a beaucoup de choses auxquelles nous devrons faire face, y compris des inondations souterraines, des déraillements et des coupures d'électricité. Dans ce dernier cas, par exemple, si un train s'arrête au milieu d'un tunnel, les passagers doivent généralement descendre et marcher, mais nous prévoyons maintenant d'installer une batterie sur chaque train pour lui permettre d'atteindre la prochaine station."*

Pour finir sur une note plus positive, Tokyo Metro va bientôt célébrer l'arrivée d'un nouveau "bébé" puisque, plus tard dans l'année, une nouvelle station baptisée Toranomon Hills va ouvrir le long d'un couloir reliant les principaux sites olympiques et le village des athlètes. *"C'est un événement important pour nous, car ce sera la 180e station de notre réseau"*, conclut sur un sourire le représentant de l'entreprise de transport public.

JEAN DEROME

ESSAI Une découverte inédite de la capitale

Il existe mille façons d'aborder Tôkyô, celle choisie par NISHIMOTO Shôji, géologue de son état, est l'une des plus originales. Il a en effet parcouru de long en large ses rues et analysé la composition des nombreuses constructions de la capitale pour montrer que certaines d'entre elles étaient parfois vieilles de plusieurs millions d'années. Ainsi les pierres utilisées pour le grand magasin Takashimaya, à Nihonbashi ont plus de 2 milliards d'années d'existence.



Tôkyô "machikado" chishitsugaku (inédit en français), de NISHIMOTO Shôji, éd. East Press, 1 800 ¥.

LITTÉRATURE Une aventure architecturale

Dans son roman historique qui vient de paraître, KADOI Yoshinobu s'intéresse au destin du premier grand architecte moderne japonais TATSUNO Kingo (voir pp. 27-31). Une belle histoire pour cet homme originaire de Kyûshû qui s'est formé auprès du Britannique Josiah Conder qui va aussi beaucoup travailler au Japon. A travers ses diverses réalisations architecturales, on apprend beaucoup sur le personnage et l'évolution de la capitale japonaise. Une plongée originale dans Tôkyô.



Tôkyô hajimaru (inédit en français), de KADOI Yoshinobu, éd. Bungei Shunjû, 1 800 ¥.

LITTÉRATURE Nagai Kafû le nostalgique

C'est sans doute l'écrivain japonais le plus amoureux de la capitale (voir pp. 16-19). Les éditions Cambourakis ont donc la bonne idée de rééditer ce recueil de six nouvelles parues initialement il y a une trentaine d'années en France. Une excellente manière pour ceux qui ne connaissent pas cet auteur de découvrir son style et ses obsessions : l'univers des quartiers de plaisirs et Tôkyô, sa ville natale qui ne cesse de se transformer depuis l'ouverture entamée à la fin du XIXe siècle. NAGAI Kafû exprime dans chacun de ces courts textes sa nostalgie d'une cité incapable de résister au rouleau compresseur de la modernité et de l'occidentalisation qui détruit tout sur leur passage.



Voitures de nuit, de NAGAI Kafû, trad. par Roger Brylinski, éd. Cambourakis, 10 €.

NIHONGOTHÈQUE

Jôkyô

J'ai grandi à Mito, cité de province pas très éloignée de Tôkyô dont la gare d'Ueno était considérée comme le point d'entrée pour ceux qui venaient du nord, ma ville étant à 1 h par le train rapide. Malgré la présence de toutes les infrastructures indispensables à Mito, je rêvais toujours de "monter" à la capitale. A chaque période de mon existence – lycéenne, étudiante, puis adulte –, Tôkyô constituait un point de repère pour mon avenir. Je ne sais pas si cette envie était influencée, certainement oui, par le terme *jôkyô* composé de deux idéogrammes : *jô* signifiant "au-dessus" ou "haut", qui est aussi synonyme de "monter", puis *kyô* qui désigne "la capitale". Si *jôkyô* se traduit désormais par "monter à la capitale", il voulait dire auparavant "aller à Kyôto" à l'époque où elle abritait le Palais impérial. Dans le terme *jôkyô*, on retrouve ainsi la notion de haut (capitale) et de bas (province) qui est toujours valable. Chaque fois que je faisais mon *jôkyô* en quittant ma ville, cela représentait un défi comme si j'allais emprunter un escalier vers le sommet du pays. A la gare de Mito, sur le panneau d'affichage listant les trains à destination d'Ueno, on pouvait lire sur le côté "*nobori*" (montée) et pour les autres "*kudari*" (descente). Mais cela ne m'a absolument pas poussée à me rendre vers le nord ! Ce système de repérage s'applique toujours dans tout le pays à quelques exceptions près. Quelle que soit la position géographique des gares, au départ de Sendai ou d'Ôsaka, on dit "*nobori*" quand il s'agit d'aller vers Tôkyô, et c'est la même chose pour les autoroutes. Reste que l'antonyme de *jôkyô* est *miyako-ochi*, littéralement "chuter de la capitale" ou "s'exiler en province" ! Imaginez-moi qui suis "montée" à Tôkyô, mais "descendue" jusqu'ici... On dirait que ma vie est un échec total ! Il faut bannir ces expressions qui ont un goût de Moyen Âge ! Aujourd'hui, je "ne monte plus" à Tôkyô, mais je vais à Tôkyô, toujours en quête de trucs qui me montent à la tête.



KOGA RITSUKO

ZOOM JAPON

Pour ne rater aucun numéro,
et pour soutenir un magazine indépendant…
Abonnez-vous !

Vous souhaitez **recevoir chaque mois un exemplaire** de ZOOM Japon, alors abonnez-vous en ligne. En vous abonnant à ZOOM Japon, vous devenez automatiquement **membre du Club ZOOM**. Cela vous permet de participer **chaque mois à un tirage au sort** qui vous donnera la possibilité de gagner des livres, des DVD, des invitations à des spectacles et bien d'autres choses.

Abonnement en ligne - www.zoomjapon.info



DÉCOUVERTE **Dans les pas de Nagai Kafû**

Grâce aux connaissances de Mibu Atsushi, nous avons pu plonger dans l'univers de cet amoureux de Tôkyô.

Oubliez Murakami Haruki et les autres enfants prodiges contemporains. Quand les Japonais parlent de Tôkyô et de livres, un nom s'impose avant tout : Nagai Kafû. L'année dernière, c'était le 140e anniversaire de sa naissance et le 60e de sa mort, mais *Zoom Japon* a préféré attendre jusqu'à maintenant, l'*anno terribilis* du coronavirus et les troubles des Jeux olympiques, pour célébrer la vie et l'œuvre d'un auteur encore relativement, et sans le mériter, peu connu en Occident, mais qui dans son propre pays est considéré comme un prince de la littérature.

La plupart de ses œuvres sont intimement liées à Tôkyô, la ville où il est né en 1879 et où il a passé la plus grande partie de sa vie, à tel point que la métropole elle-même semble parfois être le véritable protagoniste de ses romans et nouvelles. Mêlant souvent des éléments autobiographiques à une forte nostalgie de la culture, des mœurs et des styles sociaux du XIXe siècle, l'auteur revient sans cesse sur l'univers des geishas et le commerce du sexe dans lequel il s'est immiscé avec empressement depuis son adolescence. C'est le cas d'*Une Histoire singulière à l'est du fleuve (Bokutô Kitan,* trad. par Alain Nahoum, éd. Gallimard), un court roman qu'il a d'abord auto-publié en avril 1937 avant d'être publié en feuilleton dans le quotidien *Asashi Shimbun,* puis par l'éditeur Iwanami Shoten plus tard dans l'année.

Afin de mieux comprendre l'histoire d'amour de l'écrivain avec la capitale, nous avons rencontré l'un des plus grands experts de Nagai Kafû, Mibu Atsushi, écrivain, éditeur et *"voyageur dans le temps"*. Notre rencontre se déroule à Higashi-Mukôjima, lieu où se déroule l'action principale d'*Une Histoire singulière à l'est du fleuve*.

La gare inaugurée en 1902 et le quartier environnant s'appelaient autrefois Tamanoï, mais la compagnie ferroviaire Tôbu l'a rebaptisée, en 1988, Higashi-Mukôjima. *"En fait, les habitants voulaient conserver l'ancien nom et ont d'abord protesté avec véhémence contre ce changement. Ils ont fini par rencontrer des représentants de Tôbu qui les ont convaincus en leur proposant de la nourriture et de l'alcool (rires). En fin de compte, il n'a pas dû y avoir beaucoup d'opposition"*, raconte Mibu Atsushi.

En quittant la gare, nous nous dirigeons vers le nord sur les traces de l'écrivain. *"Nagai Kafû était célèbre pour aborder son récit comme un explorateur-cartographe. Il prenait souvent des photos, faisait des croquis et même des cartes des lieux qu'il choisissait pour ses histoires. Selon son journal publié plus tard sous le titre* Danchôtei Nichijô *(inédit en français), il s'est rendu pour la première fois à Tamanoï en mars 1936, son objectif principal étant le quartier des plaisirs local. Le 22 avril, il écrit un essai dans lequel il détaille certaines de ses découvertes et notes sur le quartier. Le 7 septembre, il enregistre la première rencontre avec une femme qui serait l'inspiratrice du personnage féminin du roman, O-yuki. Il ne lui a fallu qu'un mois pour écrire le roman, du 20 septembre au 25 octobre"*, précise notre guide.



"Une invitation à un voyage profond dans le temps". *Mibu Atsushi sait attirer les lecteurs qui veulent en savoir plus sur Nagai Kafû.*

La première intersection que nous atteignons est Taishô-dôri construite à l'origine vers 1913. C'est par là que l'écrivain est arrivé en 1936 lorsqu'il a visité le quartier pour la première fois. *"Kafû et Ôe, le protagoniste du roman, sont venus tous deux d'Asakusa en bus"*, ajoute Mibu Atsushi.

Pour les villes japonaises, 80 ans, c'est comme 80 siècles, ce qui signifie qu'il ne reste rien du Tôkyô de Nagai Kafû. Aujourd'hui, on a de la chance si l'on peut encore trouver quelques bâtiments des années 1950 et 1960. *"Ce qui est intéressant à Tôkyô, c'est que les vieux bâtiments peuvent céder la place à de nouveaux, ce qui modifie toute l'atmosphère, mais le plan des rues ne change jamais. Par exemple, si vous comparez la carte actuelle de cette zone avec celle des années 1930, lorsqu'* Une Histoire singulière à l'est du fleuve *a été écrit, ou même avant le tremblement de terre de 1923, les rues sont exactement les mêmes"*, explique le spécialiste. Pour appuyer ses dires, il nous montre une photo prise, en 1936, par l'écrivain lors d'une de ses explorations. En effet, même les poteaux électriques se trouvent exactement au même endroit. Sur la même photo, on voit le théâtre Mukôjima, disparu depuis longtemps, et un train Tôbu qui arrive par la gauche. A l'époque, la ligne Isesaki fonctionnait encore au niveau de la rue. *"Nagai Kafû a attendu longtemps pour obtenir une belle photo du train. Mais quand il est finalement apparu, un groupe de cyclistes s'est*

Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

MIBU Atsushi connaît l'œuvre du romancier sur le bout des doigts.

arrêté devant le passage à niveau, ruinant le cliché. Apparemment, cela lui a causé beaucoup de peine", note MIBU Atsushi.

Sur le côté droit de la voie ferrée, la rue Taishô-dôri devient Tamanoï Iroha-dôri. Nous entrons maintenant dans le lieu principal du roman. *"Par chance, la partie gauche d'Iroha-dôri a miraculeusement survécu aux raids aériens de 1945, alors que celle à droite a été complètement détruite. En d'autres termes, Iroha-dôri a agi comme une sorte de coupe-feu, empêchant tout le quartier de brûler. Après la guerre, beaucoup de commerces qui étaient situés du côté droit se sont déplacés en face"*, ajoute-t-il.

Une Histoire singulière à l'est du fleuve a été écrit avant la guerre. Nous pénétrons alors dans le groupe dense de maisons à deux étages du côté droit de la rue. C'est là que se trouvait l'ancien *akasen* (quartier rouge). *"Pendant Meiji et Taishô (1868-1912), les gens n'employaient pas ce terme. A la place, les maisons closes étaient appelées* meishuya *parce qu'elles se déguisaient en magasins d'alcool. Les bordels de Tamanoï étaient à l'origine situés à Asakusa, mais ils se sont tous déplacés à l'est de la rivière Sumida entre 1918 et 1923, année du puissant séisme qui a dévasté la région"*, note notre guide.

Nous nous retrouvons bientôt dans un labyrinthe de ruelles étroites qui, à l'époque de NAGAI Kafû, se sont constituées le long d'un fossé vraisemblablement malodorant. Aujourd'hui, l'eau coule sous terre, mais MIBU Atsushi peut encore nous indiquer avec précision l'endroit où se trouvait la maison d'O-yuki. Il sort un exemplaire du roman de sa poche et commence à lire le passage où O-yuki conduit Ôe chez elle. *"Chaque fois qu'elle entrait dans une allée, elle se retournait au moment de s'y engager, afin que je ne me perde pas, puis elle passa un petit pont qui enjambait un canal et s'arrêta devant l'une des maisons, où étaient accrochés des stores de roseau."* Le narrateur est douloureusement conscient que *"même ces quartiers nouveaux, qui se forment en des lieux aussi retirés, ne peuvent*

Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

échapper aux vicissitudes de l'Histoire", mais la maison où vit O-yuki *"était en étroite affinité avec des êtres comme moi, ceux que le temps laisse derrière lui"*.

Sortir de ce labyrinthe est une tâche apparemment impossible car chaque allée semble se terminer par un cul-de-sac, mais grâce à notre expert, nous retrouvons finalement Iroha-dôri. Il nous montre une autre photo prise par Kafû en 1936, sur laquelle on aperçoit un *torii*, un portique de pierre portant l'inscription Tôsei-ji, et un téléphone public. Il désigne alors un endroit de l'autre côté de la rue. *"C'est là qu'ils se trouvaient auparavant"*, dit-il. Le cliché est assez déroutant, car le *torii* est un portique shintoïste alors que Tôsei-ji est un temple bouddhiste. Voyant notre perplexité, il lit un autre passage du roman : *"A droite du petit pont de bois se trouvait un carrefour dont le coin le plus proche était occupé par une boucherie chevaline. En face se dressait une stèle de pierre où était gravé "Temple Tôsei de la Secte Sôtô", le portique du sanctuaire Tamanoï Inari et un téléphone public."* Il s'avère que Tôsei-ji et le sanctuaire de Tamanoï Inari partageaient - et partagent toujours - le même endroit. *"Il est intéressant de voir avec quelle fidélité, presque maniaque, Kafû incluait ces détails de la vie réelle dans ses histoires. Certains ont disparu, mais il en reste quelques-uns"*, constate MIBU Atsushi. Nous tournons et, sur notre gauche, le boucher est toujours là. Nous traversons Iroha-dôri. Bien que le *torii* ait disparu, on trouve encore le sanctuaire/temple au bout de la rue mais sous la forme d'un bâtiment moderne gris de trois étages. Nous sommes venus à Mukôjima dans le secret espoir de découvrir quelques vieux bâtiments. Sur ce point, pas de déception, car dans le quartier à gauche du Tôsei-ji, nous découvrons rapidement plusieurs maisons de l'ère Shôwa (1925-1989), survivantes chanceuses des années 1950 et 1960. Elles se distinguent facilement, non seulement parce qu'elles ont l'air très anciennes, mais aussi

Même si les bâtiments de l'époque de Kafû ont disparu, la topographie, elle, n'a pas changé.

parce que, contrairement aux autres bâtisses, elles sont faites de mortier et de tôle ondulée et présentent d'autres caractéristiques uniques comme des carreaux de couleur, des surfaces courbes et des vitraux avec des décorations en bois sculptées. MIBU Atsushi note que les prostituées utilisaient souvent le balcon du deuxième étage pour appeler des clients potentiels.

A la fin de notre promenade, nous discutons de la relation de l'écrivain avec Tôkyô et Mukôjima autour d'une tasse de thé. *"Le quartier où j'ai grandi, qui s'appelle maintenant Tachibana, est situé à l'est du quartier de la Sumida, mais il ressemble beaucoup à Mukôjima/Tamanoï"*, explique-t-il. *"Enfant, j'allais au Mukôjima Hyakkaen, le célèbre jardin situé à moins de 10 minutes à pied d'ici. J'ai rencontré Kafû beaucoup plus tard, bien sûr, mais la lecture de ses œuvres était comme un sentiment de déjà vu, car dans ses histoires, je retrouvais des endroits que j'avais déjà visités ou vus dans des films comme* Les Quatre cheminées (Entotsu no mieru basho, *1953) de GOSHO Heinosuke. C'est pour ça qu'* Une Histoire singulière à l'est du fleuve *me touche tant. Il me rappelle mon enfance."*

De nombreux critiques littéraires restent perplexes devant l'œuvre de Kafû et ont souvent du mal à cerner son succès en tant qu'écrivain. *"Il n'était pas un grand conteur, c'est sûr. Mais il était particulièrement doué pour créer ou peut-être recréer une atmosphère unique, nous faisant ressentir les paysages, les sons et les odeurs d'un Tôkyô disparu depuis longtemps. Il aimait aussi jouer avec les attentes des lecteurs, nous faisant, par exemple, deviner qui pourrait être O-yuki. Après tout, même à son époque, il était bien connu qu'il mélangeait souvent la fantaisie et la réalité dans ses histoires"*, ajoute le spécialiste.

"Il a écrit Une Histoire singulière à l'est du fleuve *alors qu'il avait 58 ans. Se promener dans Tamanoï lui rappelait sa jeunesse, quand il avait une vingtaine d'années. Asakusa (alors principal quartier de divertissement de la capitale) et le quartier des plaisirs de Yoshiwara étaient ses principaux terrains de jeu. Il a commencé à explorer la zone située à l'est de Sumida 13 ans après que le séisme de 1923 ait ravagé le centre de Tôkyô. La reconstruction après le tremblement de terre a irrémédiablement changé sa ville bien-aimée, et Tamanoï, discret et* "sale"*, lui rappelait probablement ce monde perdu. Voilà pourquoi il a été attiré par cette partie peu séduisante à l'est du fleuve. C'est une attitude parfaitement compréhensible, car elle fonctionne même pour moi. Je suis sans cesse attiré par Mukôjima parce que pour moi, marcher dans ces rues ressemble à une sorte de voyage dans le temps."*

Le concept de *furusato* (ville natale, lieu de naissance) joue un rôle clé dans la culture et l'imagination des Japonais. Tôkyô, en particulier, est une ville d'immigrants, c'est-à-dire de personnes nées dans d'autres régions et qui rendent généralement visite à leur famille pour l'O-bon, la fête des morts (mi-août), ou pour célébrer le Nouvel an. Parfois, ils retournent même dans leur ville natale après avoir pris leur retraite. *"Mais pour des gens comme Kafû et moi, les choses sont légèrement différentes. Tôkyô est notre lieu de naissance, mais cette ville change à un tel rythme que notre "ville natale" est très différente de ce qu'elle était il y a dix ou vingt ans. Donc si vous voulez retrouver ce sentiment d'ancienne "ville natale", vous devez le chercher ailleurs. En ce sens,* Une Histoire singulière à l'est du fleuve, *bien qu'elle se déroule dans un lieu réel, peut être considérée comme une sorte de fantasme, un rêve"*, estime-t-il.

MIBU Atsushi pense que Kafû n'aurait jamais approuvé la façon dont la capitale a changé au cours des 50 dernières années. *"Même à l'époque, il n'était guère enthousiaste à l'idée de progrès. On peut ainsi comparer la façon dont lui et NATSUME Sôseki, autre géant de la littérature japonaise, ont évoqué la Tour Eiffel. En 1900, Sôseki, qui étudiait en Angleterre, est allé en France où il a visité la célèbre tour de fer. Dans une lettre à sa femme, il a alors longuement parlé du système d'ascenseur futuriste qui l'avait conduit jusqu'à la terrasse d'observation, oubliant même de mentionner ce qu'il avait vu du haut de la tour. Sept ans plus tard, Kafû, alors âgé de 28 ans, après avoir quitté les Etats-Unis où il avait étudié pendant près de quatre ans, s'est rendu en France. Depuis le train qui l'amenait du Havre à Paris, il a aperçu la Tour Eiffel de loin et a écrit :* "Sous les nuages blancs de l'été, la Tour Eiffel est soudainement apparue. Une rivière coulait paisiblement à côté des rails". *Ce fleuve, c'était la Seine, et il en fait mention plusieurs fois dans ses écrits. Cependant, la tour n'est mentionnée qu'une seule fois. On peut dire la même chose du Ryôunkaku de 12 étages. Construit en 1890 et affectueusement baptisé Asakusa Jûnikai, le tout premier gratte-ciel du Japon était extrêmement populaire auprès de tout le monde, sauf de Kafû. En effet, il est à peine mentionné dans ses œuvres. Je suis donc presque sûr qu'il serait consterné par la Tokyo Sky Tree (voir* Zoom Japon *n°21, juin 2012) et tous les autres monstres d'acier et de béton qui sont apparus dans le paysage urbain de la capitale"*, estime notre guide. "*Ce n'est pas par hasard si, dans ses dernières années, après la guerre, l'écrivain s'est installé à Ichikawa, dans la préfecture de Chiba toute proche. Comme il l'a écrit dans son journal, il a dû se déplacer plus à l'est pour retrouver un semblant de son Tôkyô bien-aimé du passé, entouré de champs et de fleurs. Maintenant, malheureusement, même à cette distance, il verrait la Tokyo Sky Tree !"*, ajoute-t-il.

"Vers la fin d' Une Histoire singulière à l'est du fleuve, *Ôe se promène dans le quartier où habite O-yuki et rumine son attirance pour ce genre d'endroit :* "Terajima-chô n'était encore que des rizières, un clair ruisseau où des libellules se posaient sur des fleurs aquatiques : Je ne pus m'empêcher d'éprouver une émotion déplacée chez un vieil homme." *Les "voyageurs dans le temps" comme NAGAI Kafû et moi parcourons la périphérie de Tôkyô à la recherche de ce sentiment insaisissable. Nous éprouvons un plaisir extraordinaire chaque fois que nous retrouvons une trace de notre passé dans une ruelle ou un endroit où les chats dorment au soleil et où les gens vivent encore leur vie à un rythme très lent"*, soupire MIBU Atsushi, le regard plongé dans sa tasse de thé.

JEAN DEROME

ENGAGEMENT **Le sauveur de la baie de Tôkyô**

Originaire de la région, l'architecte SEKIGUCHI Yûzô ne pouvait pas se résoudre à la voir dépérir.

Depuis cette plage de gravier sombre, le panorama est un peu surréaliste. Au loin, une forêt d'immeubles marque la frontière entre la ville et la mer. De l'autre côté, un beffroi et des donjons dépassent d'un célèbre parc d'attractions. Et côté mer, en face, c'est la baie de Tôkyô. Des méthaniers font route dans la anse, un gigantesque pont métallique surgit derrière une île artificielle, des avions décrivent d'élégantes boucles après avoir quitté l'aéroport de Haneda. La mer bleu nuit semble se confondre avec un ciel chargé. Un homme marche sur la grève, mains dans les poches et bouche cousue. Le gravier crisse sous ses pas. Cette plage du parc de Kasaï Rinkai, aménagée sur un remblai à l'Est de la capitale japonaise, SEKIGUCHI Yûzô la connaît bien. Il a grandi avec elle, l'a vue changer. Puis, ce nostalgique s'est mué en activiste : il a décidé de la protéger, et de la rendre aux Tokyoïtes.

SEKIGUCHI Yûzô est un ancien gamin de *shitamachi* (ville basse), du nom donné aux quartiers populaires, qui se sont développés à l'époque Edo (1603-1868) au Nord et à l'Est du château du clan Tokugawa (devenu Palais Impérial en 1868), sur des terrains insalubres. Restés populaires, ils appartiennent aujourd'hui aux arrondissements traversés par les trois grands fleuves de la capitale (Sumida, Arakawa, Edogawa) et bordés au Sud par la baie de Tôkyô. Il a grandi à Kasai dans les années 1950, souvent les pieds dans l'eau. *"Quand on était gamins, cette plage, c'était la nôtre ! On venait ramasser des palourdes avant l'école, jouer au baseball après. La communauté se rassemblait ici à la saison des feux d'artifice, tirés depuis les rives de la Sumida. Ou pour le* matsuri (voir *Zoom Japon* n°52, juillet 2015) *de la divinité de la pleine lune – Tsuki no Kamisama."* Et ce fils de pêcheur d'égrener les noms des poissons qu'on pêchait alors dans les parages (voir pp. 22-23) : *suzuki* (bar), *bora* (mulet cabot), *haze* (gobie), sans parler des coquillages. Les familles du coin alternaient la pêche, en hiver, la riziculture en été, et toutes cultivaient des *nori* (algues rouges), séchées et cuites dans du soja et du *mirin* (saké sucré) pour en faire un confit *tsukudani*.

Mais aujourd'hui, pas l'ombre d'un poisson, ou même d'un baigneur. La plage des années d'enfance est devenue un littoral froid, au voisinage industriel. Plus personne ne pêche dans la baie de Tôkyô. Les plaisanciers y sont rares, même si la ville compte encore trois petites marinas. Et la baignade partout interdite. Partout, sauf ici. Car pour la huitième année consécutive, SEKIGUCHI Yûzô a réussi à ouvrir la plage de Kasai au public, malgré la réticence des autorités municipales. Il est fier de montrer quelques photos prises cet été : on y voit des familles en maillot de bain, des gamins qui pataugent, des jeux de plage. Une véritable ambiance de station balnéaire. Entre le 15 juillet et le 30 août 2019, sa plage a attiré 50 000 baigneurs venus de toute la ville et d'ailleurs.

Le voilà qui monte dans son 4x4 blanc et roule vers le quartier de Kasai, au sud de l'arrondissement d'Edogawa. La ville par ici a beaucoup changé, elle aussi. *"C'est un nouveau Tôkyô qui s'invente dans ces territoires limitrophes du milieu marin, sous la double influence de vastes projets de reconversion urbaine des anciens espaces portuaires (opération Rinkaifukutoshin) et de dynamiques sociogéographiques qui remodèlent les quartiers"*, explique le géographe Rémi Scoccimarro, auteur d'une thèse sur les aménagements de la baie. Les alentours du métro Nishi Kasai, par exemple, ont vu naître ces dix dernières années un Little India qui abrite aujourd'hui la plus grande communauté indienne du Japon. Arrêté à un feu rouge, SEKIGUCHI Yûzô désigne une ancienne digue, fondue dans le décor : *"autrefois, le front de mer était ici. Là, c'était le fleuve, et à côté, le mouillage des bateaux qui ramenaient des algues* nori". Nous sommes pourtant à 1,5 kilomètres de la plage de Kasai. Mais ici comme ailleurs, l'homme a urbanisé la mer voisine avec des terre-pleins. La ville a avancé sur la baie pour gagner en superficie. Aujourd'hui, 95 % des contours de la baie de Tôkyô sont artificiels.

Ces *umetatechi* (remblais) ne datent pas d'hier au Japon. A Tôkyô, on les fait remonter aux travaux du château Tokugawa, à la fin du XVIe siècle. *"Les millions de tonnes de débris laissées par l'excavation des douves – et un peu plus tard par celle du canal de Kanda – vont être utilisées pour recouvrir la petite crique de Hibiya"*, raconte Rémi Scoccimarro, et donner naissance aux quartiers compris aujourd'hui entre Ôtemachi et Shiodome. La même méthode a ensuite servi à combler les terres marécageuses de l'Est pour y loger les artisans, commerçants, toutes celles et ceux qui n'ont pas le droit, ni les moyens, d'habiter à proximité du château, dans cette zone baptisée Yamanote et réservée aux samouraïs. Le grand séisme de 1923 va accélérer le mouvement. La capitale se remodèle, sa baie accueille bientôt de nouveaux remblais - dont celui de Tsukiji qui a accueilli le fameux marché aux poissons. Des îles artificielles émergent au large. L'une des plus anciennes, Odaiba (1853), était à l'origine un ouvrage défensif, devenu un récif dédié aux nouvelles technologies et aux divertissements divers. La plus récente, Chûô-bôhatei, est toujours en cours d'aménagement et accueillera plusieurs épreuves des Jeux olympiques reportés à l'été 2021.

Ce n'est d'ailleurs pas la seule : Tôkyô a choisi d'ancrer les JO dans sa baie. Plus de la moitié des 25 sites olympiques intra-muros y sont installés. *"Les Jeux olympiques ? Ça aurait pu être une chance de faire revivre la baie, d'y engager des projets d'avenir. Mais la gouverneure KOIKE Yuriko n'a pas pensé à long terme"*. SEKIGUCHI Yûzô n'a jamais porté les élus ni l'administration municipale dans son cœur... Au volant sur les routes de Kasai, il tient à montrer le centre communautaire, le musée, et la maison qu'il y a fait construire dans les années 1970. Sa demeure, derrière des murs hauts et des cimes touffues, est tout entière de béton et de bambous. Lui qui voulait devenir peintre, sera finalement architecte, par goût pour la 3D. Au début de sa carrière, il est proche de l'école métaboliste, une génération d'urbanistes et architectes brillants aux idées larges, qui veulent penser la ville comme une matière organique. De KUROKAWA Kishô en particulier, initiateur du mouvement, qui imagine pour la capitale des prototypes futuristes où l'urbain se recentre sur la baie, laboratoire de la ville possible. Il laissera à Tôkyô un bâtiment célèbre – la surprenante Nakagin Capsule Tower, à Ginza (voir *Zoom Japon* n°66, décembre 2016) – et ses camarades feront parler d'eux avec l'aménagement de l'Exposition universelle d'Ôsaka en 1970. Surtout, le mouvement métaboliste aura une influence certaine sur TANGE Kenzô, le grand architecte du Tôkyô des années 1960-1990. Dans la baie, impossible de manquer sa gigantesque boule d'acier encastrée dans un mécano, un bâtiment dessiné pour la chaîne Fuji Tv (1996) sur l'île d'Odaiba. Ailleurs dans la capitale, il réalisera aussi le siège du gouvernement métropolitain de Tôkyô, à Shinjuku, le stade olympique de 1962 à Yoyogi, la cathédrale Sainte-Marie...

Au cours des années 1970-1980, son métier d'architecte aiguise le regard de SEKIGUCHI Yûzô sur le milieu, ce que l'homme en fait, sur la fièvre industrielle et moderniste qui s'empare du pays. On entasse hommes et activités dans trois ports du centre de l'île de Honshû – Nagoya, Ôsaka, et Tôkyô – qui deviennent les zones les plus polluées du pays. *"A partir des années 1960, j'ai vu ma ville changer. Il y a eu comme un mouvement de recul de la nature, d'érosion du lien entre l'homme et le milieu"*, regrette t-il. Sur la plage de son enfance, il retrouve des poissons morts. Les activités pétrochimiques, les quais à charbon, les chantiers navals font des ravages dans la baie. La pollution y est pourtant antérieure aux années dites de haute croissance (1960-1988). Les centaines de rivières qui s'y déversent ont longtemps charrié vers la



Témoin du déclin de la baie de Tôkyô en raison de la pollution, l'architecte Sekiguchi Yûzô a choisi de mener la bataille de sa reconquête. Les résultats sont là.

mer des déchets de toutes sortes issus des industries du papier, de la tannerie, ou de la petite pétrochimie. Mais à partir des années 1960, la pollution devient massive, et la mer un territoire dangereux. L'homme s'en méfie, s'en éloigne. La baie devient la poubelle de Tôkyô, à double titre : du fait des millions de tonnes de déchets qu'on y empile pour créer des îles artificielles, et des nombreuses industries polluantes qui s'y sont installées.

Cette baie défigurée par l'homme et l'industrie, on l'observe par exemple depuis la station de métro Aomi, sur la ligne Yurikamome. Ici, rien n'est naturel. Depuis la grande baie vitrée de la gare, l'œil se perd dans les conteneurs, les barbelés, les cheminées qui fument. En face, c'est le petit port de Tôkyô, ses quais et ses cargos. Autour, des voies rapides où se pressent les poids-lourds qui rallient les stations d'incinération, les docks, ou le nouveau marché aux poissons installé sur le remblai de Toyosu depuis novembre 2018 (voir *Zoom Japon* n°92, juillet 2019). Au loin, une vaste île artificielle est le symbole du destin de la baie. Elle s'appelle Chûô-bôhatei. Aménagé pour protéger la ville en cas de tsunami, le récif de cinq kilomètres carrés est constitué de millions de tonnes de déchets brûlés, compactés, et déposés dans une eau peu profonde (15 à 20 mètres en moyenne dans la baie). Depuis 2011, on y trouve même des déchets faiblement radioactifs en provenance du Tôhoku, la région meurtrie par le grand séisme et l'explosion des réacteurs de la centrale de Fukushima. Mais cette décharge maritime est depuis peu coiffée par une forêt toute neuve, plantée dans le cadre du projet Umi no Mori ("Forêt de la mer"), initié par l'architecte Andô Tadao. Tôkyô veut se reverdir pour oublier son passé pollué.

Aujourd'hui, sa baie est convalescente. L'eau moins saumâtre, le milieu moins inquiétant. Timidement, l'homme reprend contact avec la mer. Ce basculement s'est opéré à la faveur de décisions stratégiques du Japon – notamment déplacer la majeure partie de ses industries polluantes vers la Chine, où il exporte aussi les déchets qu'il ne sait pas recycler – mais aussi grâce à des initiatives locales et environnementales. Celle de Sekiguchi Yûzô en fait partie. Voilà 20 ans que l'activiste tente de sauver sa plage de Kasai, à travers les activités de l'association Furusato Tôkyô, qui compte aujourd'hui 700 membres. Au début des années 2000, des collègues de son cabinet d'architectes lui parlent de la baie de Chesapeake, à 400 km au sud de New-York. Là, des environnementalistes ont réussi à purifier des eaux polluées en laissant des huîtres faire le travail : un seul mollusque filtre en effet 10 à 15 litres d'eau par heure, soit environ 400 par jour, et retient les impuretés. En 2007, Sekiguchi Yûzô et ses camarades plantent au large de la plage de Kasai une ceinture de bambous répartie sur 800 m, sur lesquels ils fixent des huîtres. Cette palissade naturelle fait peu à peu son œuvre. Des mesures effectuées par les services environnementaux de la mairie de Tôkyô attestent de la nette amélioration du milieu marin. En quelques années, on voit y revenir des coquillages : *hamaguri*, *asari* et *shijimi*... Que les gens du coin pêchent à marée basse, permettant ainsi à l'oxygène et aux bactéries de pénétrer le sol marin, et aux poissons de se reproduire. Les oiseaux reviennent, les hommes aussi. La pureté retrouvée de l'eau de mer dans ce petit périmètre permet bientôt d'obtenir l'autorisation d'ouvrir la plage aux baigneurs pendant une semaine en 2012, puis plusieurs les années suivantes. La mairie l'a d'abord mis en garde, puis soutenu financièrement, et préfère aujourd'hui ne prendre aucune responsabilité. Sekiguchi Yûzô, lui, est fier du travail accompli : *"Tôkyô a un destin commun avec sa baie, et aujourd'hui, quand je la regarde, je vois une renaissance de la ville. Et c'est ça qui m'anime ! Un architecte devrait toujours être aussi un activiste et connaître son milieu."* Surtout, le militant environnementaliste a réussi à rendre la plage de Kasai au public, à en refaire un bien commun. Cet été 2020, il espère que son petit-fils de sept ans pourra faire ses premières brassées dans l'eau que lui-même a si bien connue au même âge.

Guillaume Loiret

RENCONTRE L'homme qui adore les bars

Pour ce passionné, la baie de Tôkyô demeure un des meilleurs endroits pour pratiquer la pêche.

Mori Akiyuki est un guide de pêche (www.fishtokyo.com/english/) qui aime emmener ses clients dans toute la baie de Tôkyô à la recherche d'une bonne prise. Il a passé 13 ans aux Etats-Unis où il a été rattrapé par la passion de la pêche avant de retourner au Japon et de démarrer son entreprise à Yokohama.

D'où vient cet amour de la pêche ?
Mori Akiyuki : Je dois cette passion à mon père. Il a commencé à m'emmener pêcher avant même que nous nous installions à Chicago. Je me souviens que, durant notre séjour là-bas, nous avons beaucoup pêché dans les étangs locaux, les rivières et le lac Michigan, bien sûr. Nous pratiquions toutes sortes de pêche (à l'appât, au leurre) ; nous pêchions le bar, la perche, le saumon, surtout des poissons d'eau douce parce que c'est ce qu'on trouve surtout autour de Chicago. C'est de là que tout est parti et je n'ai pas arrêté depuis.

Préférez-vous une technique particulière ?
M. A. : J'aime la pêche au leurre qui se fait avec des appâts artificiels conçus pour inciter les poissons à mordre. Surtout le jigging et le lancer. Au jigging, vous lâchez un leurre appelé jig qui est fait d'un lourd plomb recouvert d'un corps mou, et qui est bon pour attraper le poisson sur ou près du fond. Au lancer, le leurre reste à la surface.

Qu'est-ce qui est si génial dans la pêche ?
M. A. : Pour moi, la pêche est une expérience totale qui va au-delà et commence bien avant l'acte d'attraper du poisson. Par exemple, lorsque je me concentre sur un nouveau type de poisson, je commence à lire des livres, à consulter Internet et à en apprendre le plus possible sur leur habitat, leur comportement, ce qu'ils mangent, etc. La pêche commence là, par l'apprentissage, car on ne peut pas simplement prendre sa canne à pêche et aller pêcher. Sans une préparation adéquate, vous reviendrez probablement les mains vides. Même si vous êtes consciencieux, vous n'êtes jamais assuré d'attraper quelque chose. En ce sens, la pêche ressemble toujours à un pari.
Ensuite, il y a le matériel. Les nouveaux pêcheurs peuvent commencer avec 30 000 yens [258 euros]. C'est le montant dont vous avez besoin pour acheter un équipement décent. Mais quand vous vous y mettez vraiment, la somme que vous pouvez dépenser n'a plus de limite. Les cannes à pêche, les moulinets, les lignes de pêche, les leurres, les hameçons, etc. de haute qualité peuvent être très chers. Donc, pour répondre à votre question, les gens qui sont vraiment passionnés par la pêche aiment tout le processus.



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Cet amateur de pêche a fait de sa passion un métier dont il a cependant du mal à vivre.

Depuis combien de temps êtes-vous guide ?
M. A. : J'ai commencé en 2009. Actuellement, il y a environ 50 guides répartis dans toute la baie de Tôkyô, mais seulement la moitié d'entre eux sont des guides à plein temps comme moi. Il y a quand même beaucoup de concurrence. Pour devenir guide, il faut une licence. Parmi les conditions requises, vous devez vous entraîner pendant au moins 100 heures sur d'autres bateaux. Environ la moitié de mon activité est constituée de voyages d'une demi-journée de six heures. Pendant la haute saison, nous partons à 5 h du matin et revenons à 11 h. Ensuite, je pars avec un autre client à 12 h 30 pour un retour aux alentours de 18 h 30.

Est-ce un travail agréable ?
M. A. : En tant que guide, j'apprécie chaque partie de mon travail que ce soit chercher le poisson ou l'attraper. J'aime aussi voir mes clients, ou même mes amis, attraper un beau poisson.

Même si j'aime pêcher, au bout d'un certain temps, cela devient une routine. Je le fais depuis si longtemps que la capture d'un bar de plus ne me procure plus la même joie que lorsque j'étais plus jeune. Mais quand d'autres personnes attrapent un bar, elles sont tellement heureuses et excitées que je partage leur joie.
Le mauvais côté de mon travail est qu'il est assez difficile d'en vivre. Ma femme est très stressée à ce sujet. Quand j'ai commencé, j'étais encore célibataire et tout allait bien. Je gagnais suffisamment d'argent avec un métier que j'aimais. Mais maintenant, j'ai 40 ans et deux jeunes enfants. C'est dur. Nous travaillons beaucoup le week-end, comme vous pouvez l'imaginer, mais s'il y a trop de vent, comme hier, ou si les conditions météorologiques ne sont pas bonnes, nous ne pouvons pas sortir. De plus, les gens annulent tout le temps leur réservation. La pêche est un passe-temps, n'est-ce pas ? Donc si quelque chose arrive, c'est la première chose qu'ils annulent. Et maintenant, le coronavirus est en train de tuer mon entreprise.
La seule constante, c'est l'argent que je dois dépenser pour l'entretien du bateau. Son amarrage, du moins dans le coin, est gratuit. En dehors de cela, mon moteur hors-bord Yamaha 4 temps de 300 chevaux, par exemple, coûte entre 2,5 et 3 millions de yens, et je dois en acheter un nouveau toutes les 4 000 à 6 000 heures, c'est-à-dire tous les quatre ans environ. Et puis il y a toutes les nouvelles technologies qui vont avec la pêche. Maintenant, tout le monde doit installer toute l'électronique grâce à laquelle on peut repérer de bons bancs de poissons.

Je crois savoir que vous êtes spécialiste du bar. La pêche de ce poisson est-elle populaire dans la baie de Tôkyô ?
M. A. : Oui, très. Elle est tellement populaire que, ces dernières années, nous avons rencontré des problèmes de surpêche. Quand j'ai commencé, beaucoup de guides ne pêchaient que le bar, mais maintenant nous devons nous diversifier. Pour moi, la pêche est un sport, ce n'est pas quelque chose que je fais pour montrer mes prises ou même les manger. C'est pourquoi la plupart de mes pêches sont des pêches avec remise à l'eau, pour éviter l'épuisement de la population de ce poisson. Malheureusement, la pêche sportive au Japon est encore une pratique non réglementée, donc théoriquement les pêcheurs sont libres de faire ce qu'ils veulent. Mais sur mon bateau, vous devez suivre mes règles. Donc si vous voulez conserver vos prises, ne partez pas avec moi.

Le Japon est, à bien des égards, un pays très réglementé. Pourquoi n'y a-t-il pas de lois pour la pêche ?



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

La crise du coronavirus représente une catastrophe pour les entreprises comme celles de Mori Akiyuki.

M. A. : C'est une bonne question. Des gens comme moi, pour qui le poisson est une source de revenus, ont demandé une réglementation, comme en Amérique, mais on nous a toujours répondu que c'était difficile parce que la plupart des pêcheurs y étaient opposés, et que l'établissement de règles exige beaucoup de travail. Je suppose que du point de vue du gouvernement, cela n'en vaut pas la peine.

D'après un vieil article trouvé sur Internet, il y a dix ans, un groupe de quatre pêcheurs pouvait attraper une cinquantaine de poissons. Pour moi, du moins, c'est un chiffre énorme.
M. A. : En fait, c'est encore possible. Ce qui a changé, ce n'est pas tant la quantité de poissons que vous pouvez attraper que le temps et l'effort nécessaires pour les pêcher. Il y a dix ans, il suffisait d'un petit trajet de dix minutes pour trouver un grand banc de bars. Aujourd'hui, ce n'est plus aussi facile.

Comment gérez-vous la surpêche ?
M. A. : En dehors de ma règle concernant la remise à l'eau, je cible d'autres espèces comme la daurade et le maquereau espagnol. Ils sont assez bons à manger et ne sont pas menacés d'extinction dans la baie de Tôkyô. Comme vous le savez, le poisson fait partie du régime alimentaire japonais, et la plupart des pêcheurs à la ligne veulent manger leurs prises. En fait, la baie de Tôkyô est un bon environnement pour la pêche. Elle est très riche car de nombreuses rivières s'y jettent, apportant le type de nutrition recherché par les poissons.

Qu'en est-il de la pollution ?
M. A. : J'ai entendu dire que la situation était extrêmement mauvaise dans les années 1970, mais aujourd'hui elle est bien meilleure grâce à une réglementation plus stricte et à une meilleure technologie de traitement des eaux. C'est un fait que le poisson est revenu dans des endroits où il avait complètement disparu il y a 40 ou 50 ans. Bien sûr, ce n'est pas encore parfait. Par exemple, toute l'eau passe dans le même tuyau à la station d'épuration des eaux usées. Maintenant, quand il pleut beaucoup, il y a trop d'eau qui entre et ils ne peuvent pas tout nettoyer correctement, alors une partie des eaux usées déborde dans la baie. Vous pouvez le sentir. Cela dit, la baie de Tôkyô est assez vaste, donc si vous attrapez du poisson près de son embouchure, il est généralement bon à consommer. Moi-même, je parcours toute la baie en quête de la meilleure prise.

La taille de la baie se réduit à mesure que l'on y construit de nouvelles îles artificielles et infrastructures (quais, jetées, etc.). Est-ce un problème pour la pêche ?
M. A. : Oui et non. En fait, le bar aime les trucs faits par l'homme. Ils se tiennent autour des structures offshore comme les quais et les murs verticaux. D'autre part, il y a de moins en moins d'eau peu profonde dans la baie de Tôkyô. C'est là que vivent de nombreux gros poissons et qu'ils choisissent leurs zones de frai. En ce sens, la présence humaine nuit à leur écosystème. En tout cas, je pense qu'on ne va plus se lancer dans de grands projets dans cette zone. La dernière grande construction a été le pont Tokyo Gate inauguré en 2012. Les promoteurs en ont pratiquement fini car tout le littoral naturel de Tôkyô et de Yokohama a déjà été construit. Du côté de la préfecture de Chiba (à l'est de la capitale), il en reste encore un peu, mais je pense que c'est considéré comme trop loin et peu pratique.

Propos recueillis par J. D.

DOUCEURS Les délices de Tôkyô

A 78 ans, SAKAMOTO Masahide conserve la même passion à l'égard de son métier de pâtissier-confiseur.

La première chose que l'on remarque chez SAKAMOTO Masahide, ce sont ses mains. Ses doigts épais et trapus sont le fruit de soixante années passées à remuer des haricots rouges et du sucre, à piler et à mouler du riz gluant, et à utiliser une vaste gamme d'outils pour créer ses fameux *wagashi* (douceurs de style japonais). Une visite à son magasin, Eitarô, est un must pour les amateurs de douceurs. A 78 ans, il ne se lasse pas de fabriquer des sucreries et d'en parler.

"Il y a tellement de wagashi *que je pourrais passer des heures à les évoquer"*, dit-il. *"D'un côté, il y a les* asanama *et les* jônamagashi *qui sont des bonbons frais à base de* mochi *qui sont censés être consommés le jour même. Ensuite, il y a les* yakigashi *(bonbons cuits au four) comme les* dorayaki *(nourriture préférée de Doraemon) qui consistent en deux petites galettes ressemblant à des crêpes faites de génoise enroulée autour d'une garniture à base de haricots rouges. De nombreux* wagashi *prennent des formes et des motifs particuliers selon la saison"*, ajoute-t-il. Bien que les *wagashi* se présentent sous diverses formes, leurs ingrédients de base sont presque toujours les mêmes, à commencer par l'*anko*, la pâte de haricots rouges qui existe en plusieurs variétés telles que le *tsubuan* (haricots rouges entiers bouillis avec du sucre), le *koshian* (le type le plus courant, dans lequel les haricots sont passés au tamis pour en retirer la peau) ou le *shiroan* (pâte de haricots blancs).

"Ces bonbons bleus et rouges que vous voyez ici, par exemple, sont appelés oni *(démon) parce qu'ils sont consommés pendant la fête de Setsubun, début février, lorsque nous organisons une petite cérémonie pour chasser les mauvais esprits. Là encore, ils sont fabriqués avec un mélange d'*anko *et d'un peu d'agar (une substance gélifiée à base d'algues rouges) que l'on passe au tamis et que l'on façonne en de jolies figures démoniaques"*, explique SAKAMOTO Masahide.

Le *wagashi* était autrefois un complément naturel à tout événement traditionnel. Cependant, les choses ont beaucoup changé depuis que son grand-père a fondé la boutique originale d'Eitarô. *"Il n'y a plus autant d'enfants qu'autrefois. Au Japon comme dans d'autres pays industrialisés, les familles nombreuses appartiennent au passé. Maintenant, on vous considère comme une grande famille si vous n'avez que deux enfants. Les conditions de vie ont également changé. Prenez par exemple la fête des filles (Hina matsuri), le 3 mars. Il fut un temps où les gens vivaient dans des maisons plus grandes et pouvaient consacrer une pièce entière de six tatamis aux poupées hina traditionnellement exposées à cette occasion. Aujourd'hui, l'exposition est beaucoup plus petite et nous ne recevons pas beaucoup de commandes"*, regrette le pâtissier.



Membre de l'Association des pâtissiers-confiseurs de Tôkyô, Eitarô est établi dans le quartier d'Asagaya.

"Quand j'étais jeune, une dame riche pouvait recevoir des invités chez elle et organiser une somptueuse cérémonie du thé. C'était une pratique sociale établie qui a presque disparu de nos jours. En outre, plusieurs professeurs d'ikebana et de cérémonie du thé vivaient dans notre quartier et enseignaient à la maison. Chaque fois qu'ils organisaient un événement ou qu'ils recevaient des invités importants, ils commandaient des wagashi *pour accompagner le thé vert. Maintenant, ils font la même chose dans des écoles, nous recevons donc encore des commandes de sucreries en fonction des saisons, mais ce n'est plus tout à fait comme avant. Enfin, dans les années 1940 et 1950, la plupart des gens ne mangeaient que des bonbons japonais. Mais aujourd'hui, les sucreries occidentales sont très populaires et l'offre semble infinie"*, ajoute-t-il.

Eitarô fait des affaires à Asagaya depuis 62 ans, mais à l'origine, la boutique était située dans le centre de la capitale. *"Nous étions établis à Hongô, dans l'arrondissement de Bunkyô, dans ce qui s'appelait autrefois Harukichô (aujourd'hui Hongô Sanchôme)"*, raconte l'artisan. *"Notre magasin était situé près de l'hôpital de l'université de Tôkyô. C'était un endroit assez petit, environ la moitié de la taille du magasin actuel, avec une vitrine et un coin café où nous servions des choses comme le* shiruko *(soupe sucrée aux haricots rouges). Mon père était un travailleur acharné et proposait toujours de nouveaux produits. Je me souviens qu'il faisait même des glaces et des bonbons, et qu'il proposait de la glace pilée en été. Nous étions dans une rue très fréquentée, donc nous avions beaucoup de clients. Vers le Nouvel An, j'aidais à faire des* mochi *(gâteaux de riz), à préparer des étalages et*

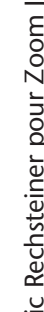
Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

à livrer nos produits dans le quartier. C'était une petite entreprise familiale, donc tout le monde mettait la main à la pâte".

Lorsque le grand-père de SAKAMOTO-san a décidé de s'installer ailleurs, son père l'a remplacé au magasin de Harukichô, et en 1958, il l'a transféré à Asagaya, dans la banlieue ouest. *"A l'époque, Asagaya ressemblait à Nihonbashi et à d'autres quartiers typiques de* shitamachi *(la ville basse, plus populaire) du centre de Tôkyô. Le quartier au sud de la voie ferrée, où se trouve mon magasin, était déjà très animé avec des boutiques et des commerces, avec une forte concentration de fabricants de kimonos et d'autres magasins d'accessoires vendant des* obi *(ceintures), des* tabi *(chaussettes à bout fendu) et des* geta *(soques de bois)"*, poursuit-il. *"Asagaya a toujours eu un caractère assez raffiné, assez différent des gares voisines de la ligne Chûô comme Nakano ou Kôenji (voir* Zoom Japon *n°96, décembre 2019). Cette particularité a subsisté jusqu'à nos jours. Cependant, dans les années 1960 et 1970, Nakano Broadway et Sun Plaza ont été construits à Nakano, et à Kichijôji des grands magasins et des centres commerciaux à la mode ont fait leur apparition. Asagaya, en revanche, a perdu un peu plus de son attrait. Par exemple, il y avait autrefois quatre ou cinq cinémas autour de la gare, mais ils ont tous disparu. A cet égard, Asagaya a été progressivement éclipsé par des quartiers plus clinquants et plus branchés"*, constate avec regret SAKAMOTO Masahide.

Quelques années après avoir déménagé la boutique, le père de SAKAMOTO a été victime d'un accident cérébral et son fils l'a remplacé au magasin. *"Je n'avais que 18 ans à l'époque, mais depuis mon enfance, j'aimais jouer au confiseur tout en regardant mon père. Ma mère l'avait aussi aidé à la cuisine depuis le début, nous avons donc travaillé ensemble jusqu'à ce que je prenne confiance en moi. Nous avons trouvé de nouvelles idées et nous avons constamment fait évoluer notre approche de la*

SAKAMOTO Masahide a pris la succession de son père qui lui-même avait succédé à son père.



confiserie. Mais maintenant, je suis trop vieux pour ces choses-là (rires)".

Aujourd'hui encore, Eitaro demeure une affaire de famille impliquant SAKAMOTO, sa femme et son fils. *"Parfois, même ma fille prend un jour de congé à son travail pour venir nous donner un coup de main à la vente. Lorsque nous sommes particulièrement occupés, comme pendant la fête Tanabata (fête des étoiles, le 7 juillet), nous demandons à un pâtissier du coin de nous aider car, en été, il est moins occupé. Après tout, c'est le genre de travail qui exige des compétences manuelles. Ce n'est pas quelque chose que l'on peut apprendre en quelques jours, ou que l'on peut confier à un intérimaire inexpérimenté. Ce n'est pas comme faire des* taiyaki *(gâteau en forme de poisson) où il suffit d'apprendre à faire fonctionner la machine. Même le travail au comptoir présente des difficultés, car il faut savoir comment emballer les wagashi avec soin. Vous voyez, avec ces produits, tout doit être beau, y compris l'emballage"*, assure le pâtissier.

La forme est ce qui distingue les *wagashi* des autres confiseries. C'est ce qui les rend particulièrement attrayants et ce qui, selon lui, rend son métier si intéressant. *"Cela a aussi un inconvénient parce que vous ne pouvez pas vous répéter encore et encore. Vous devez toujours créer de nouvelles choses et ajouter de nouveaux goûts à votre répertoire parce que d'une génération à une autre les préférences évoluent. Les clients plus âgés peuvent être satisfaits des classiques, mais leurs enfants et petits-enfants veulent quelque chose de nouveau, surtout de nos jours dans la mesure où tout le monde est influencé par ce qu'il voit à la télévision et sur Internet."*

"Au Japon, la cuisine et la préparation des aliments sont traditionnellement liées aux quatre saisons, avec des goûts et des motifs qui se répètent au cours du cycle de l'année : fraises et cerises au printemps, châtaignes et patates douces à l'automne. Ensuite, vous avez le matcha *(thé vert) qui est valable tout au long de l'année. Mais maintenant, tout le monde suit des modes toujours nouvelles, et le temps entre une tendance et la suivante semble de plus en plus court"*, note l'artisan.

"Il y a quelque temps, quelqu'un a inventé le daifuku *à la fraise. Jusqu'à ce moment-là, personne n'avait pensé à combiner* anko *et fraises, mais c'est devenu une sensation du jour au lendemain. Cela a ouvert les portes à un large éventail de combinaisons entre la pâte de haricots rouges et des fruits (bananes, kiwis, etc). Dans le même temps, le* daifuku *à la fraise a perdu sa valeur de nouveauté et il fait maintenant partie des classiques. C'est une bataille sans fin pour concevoir le prochain produit qui emportera l'adhésion des gourmands. Aujourd'hui, par exemple, vous avez le* daifuku *café au lait, une pâte de haricots rouges aromatisée au café et à la crème enveloppée dans un gâteau de riz. Même avec le* dorayaki, *que j'ai mentionné tout à l'heure, l'anko a récemment été remplacé par de la crème fraîche! Vous passez donc des heures à vous creuser les méninges pour inventer quelque chose que peut-être personne n'achètera"*, note en riant SAKAMOTO Masahide.

"Ceci dit, les wagashi *traditionnels auront toujours leurs amateurs. C'est comme un cycle : même ceux qui sont attirés par la nouveauté finissent par revenir aux goûts avec lesquels ils ont grandi"*, conclut avec une certaine sagesse cet homme de 78 ans, affable et toujours prêt à vous entretenir de sa passion avec le sourire et une gentillesse inégalée.

JEAN DEROME


Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Les formes et les saveurs des douceurs produites par SAKAMOTO Masahide évoluent au gré des saisons.



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Une des façons les plus originales de visiter Tôkyô est d'emprunter un Hato Bus, la plus célèbre compagnie locale.

Découvrir la capitale façon Ozu

Nous avons voulu découvrir Tôkyô comme l'avaient fait les protagonistes de *Voyage à Tokyo,* le célèbre film d'Ozu.

Voyage à Tokyo (Tôkyô monogatari, 1953) d'OZU Yasujirô est remarquable, entre autre, parce que ce film ne montre que très peu de chose de la capitale elle-même. Cela s'explique par le fait que le cinéaste n'aimait pas vraiment tourner en extérieur. Néanmoins, on y trouve une scène très courte dans laquelle les parents en visite, les HIRAYAMA, font un tour en bus en compagnie de leur belle-fille Noriko.

J'ai voulu reproduire leur expérience avec Hato Bus, principale compagnie locale créée en 1948, mais le seul circuit assez proche de celui effectué par les protagonistes du film comprenait des lieux tels que la Tour de Tôkyô (voir *Zoom Japon* n°3, septembre 2010), le Rainbow Bridge et Odaiba qui n'existaient pas encore au moment du tournage. Finalement, j'ai trouvé un circuit d'une heure en bus à toit ouvert avec une plus petite compagnie, Sky Bus. Le départ s'effectue à la sortie Marunouchi de la gare de Tôkyô, c'est-à-dire côté briques rouges, de style européen, de cette gare vieille de 106 ans. On pense à tort que l'architecte TATSUNO Kingo s'est inspiré de la gare centrale d'Amsterdam. Peu importe, elle constitue un excellent exemple de l'architecture du XIXe siècle. Créée pour commémorer la victoire du Japon dans la guerre de 1904-1905 face à la Russie, elle se distingue par le fait que son entrée principale, centrale, est réservée aux seuls membres de la famille impériale.

Il est dommage que dans un avenir pas si lointain, la vue classique de la gare soit gâchée par l'une des nombreuses monstruosités qui ne cessent d'apparaître dans la capitale. Celle-ci se nomme Tokiwabashi Project et sa pièce de choix est un gratte-ciel de 390 mètres de haut et 61 étages qui, une fois terminé vers 2027, deviendra le plus haut building du Japon. Pour une raison qu'on ne s'explique pas, les promoteurs japonais ont le don de gâcher des panoramas par ailleurs magnifiques. Les jardins Hama-Rikyû et Shinjuku Gyoen, par exemple, font maintenant face à une forêt de bâtiments qui gâchent l'horizon. Certains apprécient le contraste entre tradition et modernisme, entre ancien et nouveau. Je ne suis pas de ceux-là.

Le bus se dirige tout droit vers la vaste place devant le Palais impérial. *"Comme nous sommes à bord d'un bus à impériale découvert, vous pouvez vraiment sentir le bon air de la ville",* explique notre guide. Je n'ai jamais vraiment considéré Tôkyô comme une ville qui sent bon, surtout quand on se trouve en son centre. Pourtant, d'après ce que j'ai lu, elle devrait sentir meilleur qu'au début des années 1950. En parlant d'odeurs, jusqu'à la fin du XIXe siècle, la zone située entre la gare et le Palais était un champ d'herbe complètement inexploité qui ressemblait plus à une prairie qu'au quartier central d'une capitale. Puis, en 1890, le gouvernement, ayant besoin d'argent pour poursuivre ses vastes plans de modernisation, a vendu le terrain à Mitsubishi. IWASAKI Yanosuke, le deuxième président de l'entreprise et frère du fondateur, a payé entre 1,2 et 1,5 million de yens pour toute la zone de Marunouchi. A l'époque, ses rivaux en affaires s'étaient moqués de lui, estimant qu'il avait fait une mauvaise affaire. Il a rapidement engagé l'architecte britannique Josiah

Conder qui a conçu une série de magnifiques bâtiments de trois étages en briques rouges. En quelques années seulement, la prairie s'est transformée en une ville de Londres inédite, le premier quartier de Tôkyô de style occidental.

Dans les années 1960, les pâtés de maisons dans cette partie de la capitale étaient encore conçus pour favoriser la circulation, avec des trottoirs de 6 mètres de large et des rues de 9 mètres de large. Mais aujourd'hui, ils font tous deux 7 mètres de large. Des arbres ont également été plantés pour créer une atmosphère plus conviviale pour les piétons. Tout cela fait partie d'un grand plan visant à revitaliser le quartier et à en faire à la fois un centre financier d'importance et une zone commerciale de premier ordre. Ce quartier était autrefois quasi-désert pendant le week-end, car les bureaux étaient fermés et personne n'avait vraiment de raison de venir ici, sauf s'il fallait prendre le train. Cependant, au cours des 20 dernières années, le nombre de magasins de détail a triplé, passant de 280 à 880, attirant des hordes de mordus du shopping, soit trois fois plus qu'en 2002. Mitsubishi possède actuellement plus de 30 immeubles de bureaux dans les quartiers de Marunouchi, Ôtemachi et Yûrakuchô.

Pendant ce temps, le bus a tourné à droite pour atteindre Ôtemachi, quartier où de nombreuses entreprises, administrations et agences de presse ont installé leur siège. Il abrite notamment les QG de trois des principaux journaux du pays : le *Yomiuri Shimbun,* le *Sankei Shimbun* et le *Nihon Keizai Shimbun*. Pendant de nombreuses années, le code de construction japonais a interdit les bâtiments de plus de 31 m de haut (9 étages). En outre, ceux à proximité du palais impérial devaient être moins hauts, en signe de respect envers l'empereur. Ce n'est que lorsque le Japon s'est préparé pour les Jeux olympiques de 1964 (voir *Zoom Japon,* n°33, septembre 2013) que ces limites ont été assouplies. Aujourd'hui, Ôtemachi ressemble à une forêt de gratte-ciel qui rappellerait New York si la version tokyoïte était plus diversifiée.

L'un des bâtiments du côté droit de la rue est le doyen des structures du quartier : l'immeuble Ôtemachi. Lorsqu'il a été achevé, il était le premier bâtiment au Japon à être entièrement climatisé. Désormais éclipsé par de nouveaux buildings étincelants, cet immeuble de 31 mètres de haut est l'un des plus petits du quartier. Il a également la particularité d'abriter la divinité Ôtemachi Kannon sur son toit. Elle semble avoir protégé le bâtiment puisque son propriétaire n'y a pas touché malgré la pression. Construit par Mitsubishi Estate en 1958, il est toujours debout aujourd'hui – un véritable exploit architectural à Tôkyô. Le fait qu'il ait servi de siège à l'entreprise peut expliquer pourquoi il a été épargné. En 2017, elle a déménagé de l'autre côté de la rue, dans une structure de 140 mètres de haut, mais l'ancien immeuble a été rénové pour débuter une nouvelle vie. Une étude sur la structure du bâtiment a révélé qu'il avait encore une quarantaine d'années de vie utile, ce qui lui permettrait d'être centenaire.



L'immeuble Wakô, à Ginza, vu du bus emprunté par les protagonistes de Voyage à Tokyo *(1953).*

Nous tournons à gauche après ce bâtiment pour nous diriger à nouveau vers l'ouest jusqu'à la douve qui protège le Palais impérial, une visite qui - assure notre guide enjouée - s'apparente à un voyage dans le temps. Elle nous indique un groupe de canards qui profite des douves. A cette époque de l'année, on peut aussi y trouver des cigognes, des mouettes rieuses et même des cygnes. Après avoir observé les volatiles, nous atteignons le pont de Hirakawa et sa porte homonyme, l'un des points d'entrée du Palais. Le pont a été construit en 1614 et est la seule construction de ce type en bois qui subsiste dans tout le palais. Bien que notre guide ne l'évoque pas – elle ne le sait peut-être même pas – la longue construction en face du pont est le Palace Side Building qui, depuis son achèvement en 1966, sert de siège au *Mainichi Shimbun,* un autre des grands quotidiens. Flanqué d'une imposante tour blanche de chaque côté, il présente une entrée originale et élégante à côté de laquelle se trouve un petit poste de police dont le toit ressemble à une jolie casquette de police. A l'intérieur, son hall rétro-futuriste rappelle *2001 : l'Odyssée de l'espace* et d'autres films de science-fiction des années 1960. Conçu par le célèbre architecte HAYASHI Shôji, le Palace Side a remporté de nombreux prix d'architecture, dont celui de la Building Contractors Society (BCS). Il compte neuf étages et six en sous-sol.

A la prochaine bifurcation, le bus prend à gauche et traverse le Takebashi (Pont de bambou) dont le nom, comme le confirme notre guide, vient du fait qu'il était construit à l'origine en bambou. Un rapide coup d'œil sur la droite et nous tombons sur la vue franchement épouvantable de l'autoroute Shuto surélevée, littéralement posée sur l'ancien mur de pierre du vieux palais. Certes, il ne s'agit que d'une partie du fossé extérieur (les voitures ne passent pas au-dessus de la tête du couple impérial), mais quand même, pouvez-vous imaginer une autoroute urbaine aussi horrible et très fréquentée qui traverserait le Forum à Rome ?

Près du pont, se trouve le remarquable Musée national d'Art moderne tandis que, sur la gauche, on peut voir un autre point d'entrée du Palais impérial, la porte Kitahanebashi, principale entrée du côté nord du château d'Edo. Elle donne maintenant accès au jardin est du palais impérial. Un peu plus loin, nous découvrons une autre combinaison d'histoire et de culture. A gauche, la porte Inui, qui n'est ouverte au public que deux fois par an, au printemps et à l'automne ; à droite, la forme élégante de la galerie d'artisanat, une annexe du musée d'Art moderne qui a été ouverte en 1977 pour rassembler des céramiques, des laques, des textiles et des objets d'artisanat du Japon et d'autres pays.

Le bus suit le contour du Palais avant de prendre vers le sud en direction du Parlement. Nous passons devant l'ambassade britannique sur notre droite. Après que les puissances occidentales aient forcé le Japon à s'ouvrir au commerce extérieur, la délégation britannique a d'abord été installée à Yokohama, puis à Sengakuji avant de prendre possession, en 1874, de ce terrain de premier choix, face au Palais. Le bâtiment original de l'ambassade a été conçu par Thomas Waters, le même architecte qui a construit le premier quartier de style occidental à Ginza.

Nous passons par une autre porte, Hanzômon, qui, comme notre guide nous l'explique, tire son nom de HATTORI Hanzô, un célèbre samouraï du XVIe siècle. Surnommé Demon Hanzô en raison de la terreur qu'il répandait parmi les troupes ennemies, il entretenait des liens étroits avec Iga, la région

ninja la plus célèbre du Japon. C'est lui qui a incité le futur *shôgun* TOKUGAWA Ieyasu à recruter davantage de *ninja* dans son armée. Personnage populaire, on dit même qu'il possédait des dons surnaturels comme la téléportation et la psychokinésie (!).
Le guide attire notre attention sur un bâtiment bas et sombre, presque caché derrière une rangée d'arbres. Les caractères chinois blancs apposés sur sa façade lui font perdre son identité. Il s'agit du Théâtre national. Bien qu'il s'efforce de passer inaperçu, c'est en fait un exemple impressionnant de beauté discrète, construit dans le style *azekura* qui rappelle Shôsô-in, la célèbre maison du trésor du Tôdai-ji, à Nara.
Juste à côté du Théâtre national, l'austère Cour suprême du Japon frappe d'une tout autre façon. Construit avec 170 000 pierres en provenance de la préfecture d'Ibaraki, au nord de la capitale, le bâtiment ressemble à une forteresse ou à un bunker. Il a été défini comme oppressant et peu attrayant, ce qui est probablement l'impression que l'architecte OKADA Shin'ichi et les juges voulaient lui donner. Après tout, la Cour suprême représente la plus haute instance judiciaire en mesure de trancher les questions de droit national. Notre guide annonce que nous approchons du Parlement, mais nous avons d'abord le temps d'admirer les magnifiques douves de Sakurada où l'intimidant mur de pierre a été remplacé par une douce pente verte couverte d'arbres et de broussailles. Il y a 13 douves autour du Palais, mais celle-ci est de loin la plus belle. Je ne peux que remarquer le contraste entre les deux côtés de cette rue : à gauche, les anciens murs de pierre et les douves de l'ancienne résidence du *shôgun* ; à droite, une forêt de bâtiments modernes, dont certains arborent des colonnes en forme de totem remplies d'antennes paraboliques.
Nous sommes encore en train de rêver au Moyen-Âge quand le bus prend un virage serré à droite et que, tout à coup, le bâtiment de la Diète apparaît devant nous avec son toit caractéristique en forme de pyramide. Le Parlement est de forme symétrique. Lorsqu'on le regarde de face, le bâtiment de gauche est la Chambre des Représentants (députés) tandis que celui de droite est la Chambre des Conseillers (sénateurs). A l'origine, il était interdit aux promoteurs d'ériger des structures afin de garder la vue frontale aussi dégagée que possible. Là encore, le pouvoir de l'argent a fini par convaincre les urbanistes romantiques et la vue frontale de la Diète, autrefois dégagée, est maintenant gâchée par un grand bâtiment sur sa gauche.
Il vaut mieux se concentrer sur les arbres du jardin. Ils ont été plantés pour célébrer le 80e anniversaire du bâtiment. Cependant, le ginkgo massif du jardin de devant existait déjà avant sa construction et fait office de gardien. En fait, le ginkgo est l'arbre officiel de Tôkyô. Le jardin comprend des arbres provenant des 47 préfectures japonaises, dont des cornouillers, des camphriers et des zelkovas japonais (semblables à des ormes).


Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Cerisier en fleurs à Sakuradamon, l'une des entrées du Palais impérial.

La Diète n'est pas le seul centre de pouvoir du quartier. Nous entrons ensuite dans le district de Kasumigaseki, où se trouve la toute puissante bureaucratie du pays. Peu de pays sont aussi contrôlés par leur corps bureaucratique que le Japon, et c'est là que naissent toutes les bonnes, mauvaises et incroyablement folles mesures politiques. Le bus prend une rue où le ministère des Affaires étrangères, à la façade de verre, et le ministère des Finances, plus solide, se font face. Puis nous passons devant le bâtiment plutôt fade du ministère de l'Agriculture, des Forêts et de la Pêche, sans doute la structure la plus terne du quartier. Sa cantine est ouverte au public et propose, dit-on, de délicieux plats de légumes. La parade bureaucratique se poursuit avec le ministère de l'Intérieur et des Communications et l'ancien bâtiment du ministère de la Justice.
Ce bâtiment, qui remplaçait à l'origine la résidence d'une famille de samouraïs, a été construit en 1895 par deux architectes allemands, Hermann Ende et Wilhelm Böckmann. Il a été largement épargné par le grand tremblement de terre de 1923 grâce à sa structure en acier renforcé, mais a été gravement endommagé par les bombes incendières américaines en 1945. Sa rénovation en 1994 lui a redonné sa splendeur d'origine. Inévitablement, il s'agit du plus beau ministère (même si son personnel travaille aujourd'hui dans un bâtiment différent et moderne). Traitez-moi de nostalgique, mais les bâtiments d'autrefois étaient bien plus réussis que les constructions actuelles sans imagination.
Alors que tout le monde est occupé à contempler le vieux bâtiment, on oublie de regarder de près l'imposant quartier général de la police métropolitaine de Tôkyô, rendu célèbre par d'innombrables séries télévisées.
Au terme d'un nouveau virage, le bus est maintenant de retour à la porte Sakurada du Palais impérial et tourne à droite, apparemment pour retourner à notre point de départ. Nous traversons un grand carrefour lorsque notre guide nous incite soudain à regarder à droite. *"Voilà la Tour de Tôkyô !"* lance-t-elle en anglais. Elle apparaît pendant une fraction de seconde entre deux grands bâtiments puis disparaît à nouveau de la vue. Comme elle l'explique aux passagers stupéfaits, il était autrefois facile de repérer le célèbre point de repère, mais le réaménagement constant du centre ville a noyé la tour orange et blanche dans une mer de gris. Galvanisée par cette vision miraculeuse, notre guide exhorte ensuite les passagers des sièges de gauche à agiter les mains vers les passants. Peu de gens suivent son appel, mais elle ne montre aucun signe de déception.
Après avoir à peine franchi deux ponts ferroviaires près de la gare de Yûrakuchô, nous approchons maintenant du cœur de Ginza, non pas par le sud, comme dans *Voyage à Tokyo,* mais par l'ouest. Si nous étions venus par le sud, nous aurions dépassé un endroit déjà présent quand OZU a tourné son film. Le Café Paulista a ouvert ses portes en 1911, lorsque *"faire ginbura"* (se promener dans Ginza) était à la mode. Selon notre guide bien informée, le terme *"ginbura"* signifie en fait acheter du café brésilien, ou, comme on dit en japonais, *BURAjiiru* à *GINza*. En réalité, il tire son origine de l'expression "GINza wo BURAbura aruku" ("se promener a Ginza") apparue à la fin des années 1910. Reste que le Café Paulista vous offre un certificat *ginbura* si vous y achetez du café.
Il est évident que le quartier a beaucoup changé au cours des 70 dernières années. Depuis 20 ans, en particulier, la construction de bâtiments appartenant à de grandes marques de luxe a attiré l'atten-



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

L'immeuble Wako est l'un des plus emblématiques de Ginza.

tion. Nous passons devant Bottega Veneta, Gucci et Armani, mais tous les yeux sont tournés vers LE monument de Ginza : l'immeuble Wako. C'est d'ailleurs l'un des rares points de repère qui apparaît réellement (pendant quelques secondes) dans *Voyage à Tokyo*. On y voit aussi un tramway passant devant le Hato bus le long de la rue Harumi. Le bâtiment est toujours là, mais les tramways ont malheureusement disparu. L'ensemble du réseau de tramways a été démantelé à la fin des années 1960, l'une des pires erreurs, à mon avis, commises par les autorités locales dans leur course effrénée à la "modernisation" de la ville.

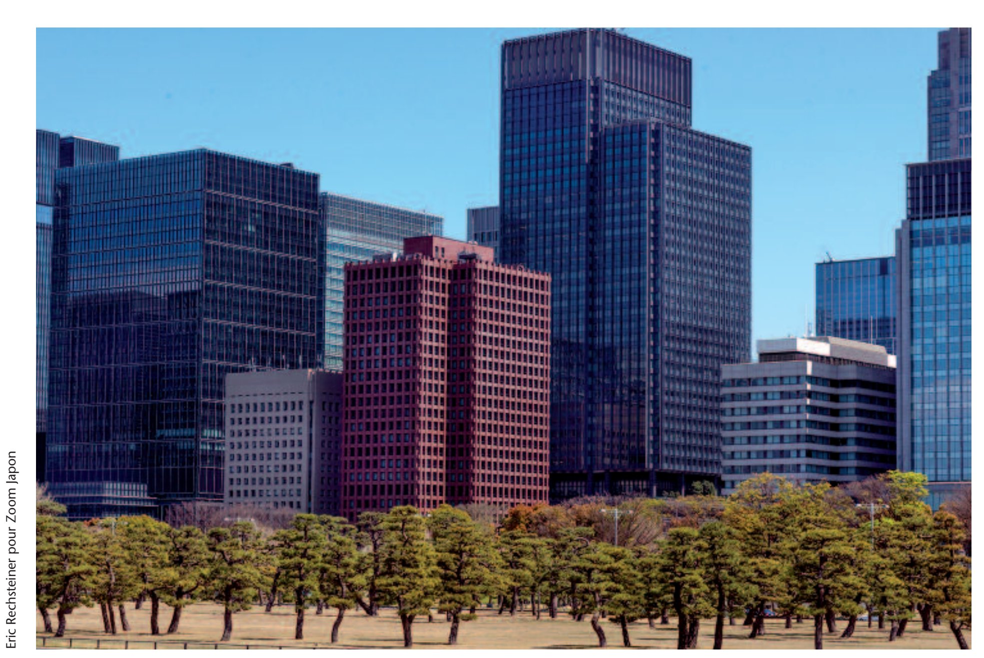
Le nom, Wako Building, vient du grand magasin homonyme qui vend un mélange de montres de luxe, de bijoux, de sacs à main et... de chocolat. Son nom officiel, cependant, est Hattori Building. La version actuelle a été achevée en 1932 dans un style néoclassique influencé par l'Art déco, et sa façade de granit incurvée est l'un des endroits les plus reconnaissables de la capitale. Même Godzilla y a été irrésistiblement attiré. En fait, le bâtiment et sa célèbre horloge ont figuré parmi les premières victimes du monstre lorsque celui-ci a fait ses débuts sur le grand écran en 1954. De l'autre côté de la rue, le grand magasin Mitsukoshi est son voisin depuis 1930, tandis que le bâtiment tubulaire Ricoh (de son vrai nom San'ai Dream Center) a été construit en 1963. Le dernier ajout à ce carrefour, l'un des plus célèbres de Tôkyô, est la place Ginza (2016), qui ressemble à une ruche blanche et qui abrite le showroom Nissan Crossing.

En parlant de rêves, le mangaka TSUGE Yoshiharu (voir *Zoom Japon* n°87, février 2019) a révélé un jour que le bâtiment Ricoh lui était apparu en rêve et qu'il figure en fait dans l'une de ses célèbres histoires *La Vis (Nejishiki,* 1968). J'ai vérifié dans le manga, et la construction ressemblant à une usine qui apparaît à la fin ne ressemble pas du tout à la tour Ricoh. Nous devrons cependant prendre TSUGE au mot.

Nous tournons maintenant à gauche dans le quartier de Chûô-dôri et le défilé des magasins de luxe continu : Mikimoto, Furla, Chaumet, Bulgari, Cartier, Tiffany, Zegna, Chanel et Louis Vuitton se faisant face. Nous passons également devant Matsuya Ginza, le grand magasin présenté dans *Voyage à Tokyo* peu après la brève séquence dans le bus de tourisme. Dans le film, nous voyons les parents en visite monter les escaliers extérieurs avec leur belle-fille et contempler le paysage urbain de la capitale. A l'époque, Tôkyô était certainement une ville beaucoup plus basse qu'aujourd'hui, et la vue depuis les étages supérieurs de Matsuya englobait une large zone. Il fut un temps, par exemple, où l'on pouvait apercevoir la baie de Tôkyô (voir pp. 20-23) depuis certaines des collines les plus élevées de la ville.

Notre guide, en attendant, nous rappelle que demain, étant un dimanche, nous ne pourrons pas emprunter Chûô-dôri en bus parce que cette rue se transforme en *Hokôsha tengoku* ou "paradis pour piétons". Le 2 août 1970, le gouverneur de l'époque, MINOBE Ryôkichi, a fermé pour la première fois cete rue à la circulation. A ce moment-là, on parlait de "promenade des vacances" et cela devint rapidement une attraction de week-end pour des milliers de personnes en quête de divertissement et de shopping. Des zones piétonnes avaient également été créées à Harajuku, Shinjuku, Ikebukuro et Asakusa, mais Ginza est actuellement un des quartiers a avoir perpétué cette idée.

Après avoir passé un joli poste de police rétro et le luxuriant Tokyo Square Garden (un bâtiment dont les quatre premiers étages débordent de plantes, 180 espèces différentes, pour être précis), le bus quitte Ginza, tourne à gauche pour passer une fois de plus sous un pont de chemin de fer. *"Ce pont a une hauteur limite de 3,8 mètres. Notre bus a une hauteur de 3,8 mètres ! Pourrons-nous passer sous le pont ? Mesdames et Messieurs, faisons comme si nous n'étions pas dans un bus, mais sur des montagnes russes ! Levez les mains et regardez en haut !"* nous lance la guide. Je suis presque sûr que les guides touristiques étaient différents dans les années 1950... Une fois de plus, elle est tellement excitée par notre dernier exploit qu'elle oublie de signaler un autre vieux monument remarquable qui existait déjà lorsque *Voyage à Tokyo* est sorti : le bâtiment Mitsubishi Ichigôkan. Ichigôkan signifie "bâtiment numéro un". En fait, il s'agit du tout premier bâtiment construit lorsque Mitsubishi a créé le quartier



Eric Rechsteiner pour Zoom Japon

Le quartier d'Ôtemachi vu depuis le Palais impérial.

des affaires semblable à Londres autour de la gare de Tôkyô. Il a aussi été conçu par Josiah Conder qui a ensuite construit de nombreux bâtiments de style occidental de cette époque.

Dans le débat sans fin entre rénovation/conservation et réaménagement (c'est-à-dire culture contre argent), le Mitsubishi Ichigôkan est un exemple rare de la prédominance du premier argument sur le second. Comme on peut le voir, l'ancien bâtiment de la banque est toujours là. A vrai dire, il s'agit d'une reproduction fidèle, car la structure originale a été démolie en 1968. De toute façon, je ne vais pas me plaindre. Construit dans le style Queen Anne, très populaire à l'époque, cette beauté de brique rouge gagne haut la main contre ses voisins modernes. *"En plus de la réutilisation de certains éléments intérieurs du bâtiment, tels que les rampes des escaliers, la structure a été reproduite aussi fidèlement que possible grâce à l'utilisation de méthodes de construction et de techniques architecturales spécifiques"*, peut-on lire sur le site Internet consacré au bâtiment.

Une autre surprise architecturale (et un autre endroit que notre guide ne mentionne pas) est le bâtiment de l'assureur Meiji. Un peu plus récent que l'Ichigôkan (il a été achevé en 1934), c'est en fait le bâtiment original, et non une copie. Il a miraculeusement survécu aux raids aériens de la guerre et à l'occupation américaine, lorsqu'il a été réquisitionné (de 1945 à 1956) comme Quartier général des puissances alliées. Bien que d'apparence très occidentale, il a été conçu par l'architecte japonais OKADA Shin'ichirô. En 1997, il a été le premier bâtiment de l'ère Shôwa (1925-1989) à être désigné comme *Bien culturel d'importance nationale*. Cela devrait le mettre à l'abri des dangereuses tentacules d'entrepreneurs peu scrupuleux - du moins pour le moment.

Nous passons pour la énième fois devant le Palais impérial, mais cette fois-ci, nous partons de l'extrémité gauche et avons la possibilité de voir l'ensemble du jardin extérieur et le pont de Nijûbashi qui ne peut être traversé que deux fois par an, lorsque les gens ordinaires sont autorisés à entrer dans le domaine impérial le jour de l'anniversaire de l'empereur et le 2 janvier. Le jardin extérieur semble calme et presque endormi maintenant, mais il a été le théâtre de plusieurs événements historiques importants. En 1923, par exemple, les survivants sans abri du grand tremblement de terre s'y sont rassemblés en quête d'un toit et probablement de la protection impériale. En août 1945, de nombreuses personnes en pleurs se sont prosternées, de nouveau face au Palais impérial, après avoir entendu la nouvelle que le Japon avait perdu la guerre, et quelques officiers militaires s'y sont même suicidés. Puis, dans les années 1950 et 1960, il est devenu le lieu d'innombrables manifestations anti-gouvernementales et anti-américaines. Le bus fait demi-tour le long de Hibiya-dôri et tourne à gauche lorsque nous arrivons au Théâtre Impérial qui a ouvert ses portes en 1911 en tant que premier grand théâtre de style occidental à Tôkyô. Il est de nos jours célèbre pour la mise en scène de nombreuses comédies musicales (un panneau rouge et jaune annonce *Les Misérables* à l'affiche). La construction originale comportait de nombreuses décorations en marbre, tandis que celle d'aujourd'hui a un air très années 1960.

Nous sommes de retour à notre point de départ, la gare de Tôkyô, et disons au revoir à l'équipe du bus. Notre guide à fort indice d'octane était sans doute un peu trop excitée par rapport à ses collègues plus âgés des années 1950, mais elle n'a pas manqué de nous divertir !

JEAN DEROME

4 LANGUES








ZOOM Japon est publié par les éditions Ilyfunet
12 rue de Nancy 75010 Paris, France
Tel: +33 (0)1 4700 1133
Fax: +33 (0)1 4700 4428
www.zoomjapon.info
courrier@zoomjapon.info
Dépôt légal : à parution.
ISSN : 2108-4483
Imprimé en France

Responsable de la publication :
Dan Béraud

Contact publicité :
pub@zoomjapon.info

Ont participé à ce numéro :
ODAIRA Namihei
Gabriel Bernard
KOGA Ritsuko
Eric Rechsteiner
Jean Derome
Gianni Simone
Guillaume Loiret
Jérémie Souteyrat
James Delano

TAKACHI Yoshiyuki
KASHIO Gaku
TANIGUCHI Takako
MASUKO Miho
ETORI Shoko
NIITSU Mika
Noémie Carrara

Aurélie Boissière
Marie Varéon (maquette)

出版社：エディションイリフネ
ズーム・ジャポン編集部
日本語でお気軽にお問い合わせください。
pub@zoomjapon.info




Imprimé sur du papier issu de forêts durablement gérées 100% PEFC sans fibre recyclée fabriqué en Suède.





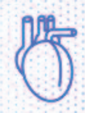




Quels sont les secrets de la longévité des Japonais? Des experts vous l'expliquent avec des conseils pratiques pour pouvoir vivre en meilleure santé !

mardi à 18h45





Un regard divertissant sur l'actu santé, médecine et diététique. Les dernières avancées scientifiques y sont expliquées de manière intuitive, avec des infos utiles pour la vie quotidienne.

samedi à 18h10



Science made understandable

Découvrez tout ce que la science peut faire pour vous sur NHK WORLD-JAPAN.



lundi à 17h30

Mieux vaut prévenir que guérir ! De la diététique aux traitements les plus avancés, explorez les technologies de pointe de l'Archipel en matière de soins médicaux et de santé.

Rencontres avec les chercheurs et ingénieurs japonais qui repoussent les frontières de l'innovation et de la technologie.

mardi à 17h30



NHK WORLD-JAPAN est une chaîne en anglais disponible sur :



canal 473



canal 244



canal 358



canal 548



canal 264

En direct sur le web et l'appli gratuite :
nhk.jp/world

